Konzentration
der
Güterschiffahrt auf der Elbe.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen Philosophischen Fakultät

der

Universität Leipzig

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

vorgelegt von

Erich Pleißner
aus Dresden.

Tübingen
Druck von H. Laupp jr
1914.

Angenommen von der II. Sektion auf Grund der Gutachten der Herren Bücher und Schmid.

Leipzig, den 28. Februar 1914.

Der Procancellar: Kirchner.

Sonderabdruck von Ergänzungsheft L der
»Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft«.

Meinem Vater

in Dankbarkeit gewidmet.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547026_0003

Inhalts-Uebersicht.

Seite

Einleitung 1

I. Abschnitt: **Der Güterverkehr auf der Elbe als Gegenstand der Organisation.**

1. Kapitel: Umfang und Entwicklung des Frachtverkehrs auf der Elbe 5
2. Kapitel: Entwicklung der Elbflotte 27

II. Abschnitt: **Organisation der Einzelunternehmungen.**

1. Kapitel: Wesen der gewerblichen Einzelunternehmung . 40
2. Kapitel: Die Kleinschiffahrt 43
   1) Das Wesen des Kleinbetriebes 43
   2) Umfang und Entwicklung des Kleinbetriebes 48
   3) Wirtschaftliche Lage und Stellung des Kleinbetriebes in der Gesamtschiffahrt 58
3. Kapitel: Die Großschiffahrt 87
   1) Wesen und Umfang des Großbetriebes 87
   2) Entwicklung der einzelnen Großbetriebe 91
      a) Prager Dampf- und Segelschiffahrtsgesellschaft 91
      b) Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Komp. 92
      c) Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrtsgesellschaft . . 97
      d) Elbschiffahrts-Gesellschaft 99
      e) »Kette«, Deutsche Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft . 100
      f) Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 113
      g) Vereinigte Elbschiffahrts-Gesellschaften 122
      h) Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrtsgesellschaft . . 132
      i) »Elbe«, Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft 134
      k) Neue Deutsch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft . 136
   3) Zusammenfassende und vergleichende Darstellung der Großschiffahrtsbetriebe 137

Seite

III. Abschnitt: **Die wirtschaftlichen Vereinigungen und Kartelle in der Elbschiffahrt.**

1. Kapitel: Die wirtschaftlichen Vereinigungen der Kleinschiffahrt 147
   1) Entwicklung des Verbandsgedankens bis zum Jahre 1903 . 147
   2) Die »Privatschiffer-Transport-Genossenschaft« 158
2. Kapitel: Die Kartellbestrebungen in der Großschiffahrt . 166
   1) Wesen der Kartelle 166
   2) Die Kartelle bis zum Jahre 1903 169
3. Kapitel: Betriebskonzentration der Klein- und Großschiffahrt seit 1903 185

Einleitung.

Seit etwa 40 Jahren spielt sich in dem Schiffahrtsgewerbe auf der Elbe ein Vorgang von großer dramatischer Lebendigkeit ab, bei dem die beiden Hauptentwicklungsrichtungen unseres heutigen Wirtschaftslebens: Entwicklung zur kapitalistischen Betriebsform und zur Betriebskonzentration in interessanter Weise miteinander verbunden sind.

Denn einmal vollzieht sich in der Elbschiffahrt heute vor unseren Augen die Umbildung vom handwerklichen Kleinbetrieb zur kapitalistischen Unternehmungsform. Andererseits aber ist ein starkes, aus wirtschaftlicher Notwendigkeit herausgeborenes Bestreben vorhanden, die große Zahl von Einzelbetrieben zu einer Einheit zusammenzufassen. Diese beiden Entwicklungstendenzen, die Neigung zur Aenderung nicht nur der Form, sondern gleichzeitig auch der Zahl der Betriebe, die auf den meisten anderen Gebieten des Wirtschaftslebens n a c h einander aufgetreten sind, fallen in der Elbschiffahrt in e i n e n Zeitabschnitt zusammen und erzeugen dadurch eigenartige volkswirtschaftliche Erscheinungen. So ist z. B. die Konzentrationsbewegung hier gezwungen, einerseits etwa 5—6 Großunternehmungen zu einer Annäherung und möglichst engen Vereinigung zu veranlassen, andererseits fällt ihr die schwierige Aufgabe zu, weit über 1000 kleine Einzelunternehmungen, die zum Leben zu schwach, zum Sterben aber noch zu gesund sind, unter sich einheitlich zusammenzufassen, um sie dann als ein geschlossenes Ganzes an die Vereinigung der Großunternehmungen anzugliedern. Es gehen also zwei Konzentrationsbewegungen, eine kleinbetriebliche und eine großbetriebliche, selbständig nebeneinander her, die ihrerseits wieder ein gemeinsames Zusammenarbeiten erstreben.

Zweck der vorliegenden Arbeit soll sein, diese Entwicklung mit ihrer reichen Vielgestaltigkeit und gesunden Lebenskraft, mit

ihrer reichen Fülle an interessanten Problemen und wechselvollen Erfolgen in ihren einzelnen Stufen zu schildern.

Vorauszuschicken sind einige allgemeine Bemerkungen über die örtliche Abgrenzung des Elbgebietes, wie es die Grundlage der vorliegenden Untersuchung bilden soll. Die Elbschiffahrt ist in der Praxis nicht ganz scharf zu umgrenzen, denn der Strom hat zahlreiche schiffbare Nebenflüsse und ist durch Kanäle vielfach mit anderen, vor allem den östlichen Wasserstraßen verbunden. Mit diesen unterhält sie einen sehr regen wechselseitigen Verkehr: ein großer Teil der Güter, die auf der Elbe schwimmen, benutzt zu Anfang oder am Ende seiner Reisen andere deutsche Wasserstraßen; zahlreiche Schiffe, die auf der Elbe den Verkehr vermitteln, betreiben die Schiffahrt auch auf anderen Gewässern oder sind an anderen Wasserstraßen beheimatet. Es muß deshalb betont werden, daß eine absolut genaue, zahlenmäßige, wirtschaftliche Erfassung des reinen, ausschließlichen Elbverkehres nach seiner Art und Organisation unmöglich ist.

Die natürlichen Nebenflüsse der Elbe, von denen außer der Havel, die gleich zu erwähnen sein wird, nur die Moldau und die Saale in Betracht kommen, stören das wahre Bild kaum, weil ihre Schiffahrt bei der verhältnismäßigen Kürze und wirtschaftlichen Unselbständigkeit der beiden letzteren Flüsse nur soweit Bedeutung hat, als sie auch die Elbe berührt; deshalb sind ihr Verkehr und die Zahl ihrer Schiffe und Schiffahrtsbetriebe ohne Bedenken denen der Elbe zuzuzählen.

Sehr störend dagegen für das Bild der reinen Elbschiffahrt sind die märkischen Wasserstraßen einschließlich der Havel. Sie weisen als Zufahrtswege zu der Millionenstadt Berlin einen sehr regen Verkehr auf, der bei Beginn oder am Ende der Fahrt die Elbe benutzt; weiter besitzen sie an ihren Ufern eine bedeutende Zahl von Schiffahrtsunternehmungen, die fast alle auch auf der Elbe mehr oder weniger regelmäßig fahren. Hier also läßt sich eine feste Grenze nicht ziehen, zumal auch nicht etwa das den Verbindungskanälen dieses Wasserstraßengebietes angepaßte Maß der Schiffsgefäße, das sog. Kanalmaß (= 600 t) dazu dienen kann, eine Scheidung der Verkehrsgebiete vorzunehmen; denn auch reine Elbschiffahrtsunternehmungen bauen vielfach ihre Kähne nach dem Kanalmaß, einerseits um bei Mangel an reinen Elbfrachten auch Frachten nach den märkischen

Wasserstraßen, besonders nach Berlin, annehmen zu können, andererseits um bei etwaigem Verkauf ihrer Kähne für sie einen größeren Käuferkreis zu besitzen.

Trotzdem ist in der vorliegenden Arbeit versucht worden, eine künstliche Scheidung zwischen dem Elbverkehr und dem Verkehr der märkischen Wasserstraßen durchzuführen. Ihre innere Berechtigung findet diese Darstellungsweise darin, daß es tatsächlich ein sehr großes, auf dem Elbstrom relativ und absolut überwiegendes Schiffahrtsgewerbe gibt, das den Verkehr ausschließlich oder doch zum weitaus größten Teil seiner Tätigkeit nur auf der Elbe ausübt und seiner Organisation wie seiner wirtschaftlichen und sozialen Gliederung nach besondere Merkmale aufweist. Diese Scheidung ist aber auch deshalb berechtigt, weil die märkischen Wasserstraßen, deren Verkehr zusammen mit dem Elbverkehr zu behandeln man vielleicht im Hinblick auf den engen Zusammenhang für gerechtfertigt halten könnte, ihrerseits keinen eignen scharf abgegrenzten Verkehr besitzen. Denn sie haben nur ein geringes, wirtschaftlich nicht sehr bedeutsames Hinterland, und ihr Verkehr dient fast ausschließlich der Versorgung von Groß-Berlin. Jeder langstreckige Verkehr dieser Wasserwege muß am Anfang oder am Ende seiner Fahrt entweder die Elbe oder die Oder (stromauf oder stromab), vielfach sogar die noch weiter östlich gelegenen Schiffahrtswege benutzen. Es besteht also ebensowenig wie zwischen der Elbe und den märkischen Wasserstraßen eine natürliche Verkehrsabgrenzung zwischen den märkischen Wasserstraßen und der Oder. Wofern man also es nicht wagen wollte, eine künstliche Abgrenzung der Verkehrsgebiete vorzunehmen, könnte man sich gezwungen sehen, bei einer Schilderung der Elbverkehrsverhältnisse auch die der märkischen Wasserstraßen und der Oder, ja aller ostdeutschen Wasserstraßen mit heranziehen zu müssen.

Aus diesen Gründen hat man sich auch, entgegen den ursprünglichen Absichten, bei Einführung der staatlichen Unfallversicherung entschlossen, eine selbständige Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft neben der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, die alle Schiffahrtswege östlich der Elbe umfaßt, zu begründen. Und aus gleichen Gründen behandelt die deutsche Reichsstatistik für die Binnenschiffahrt den Verkehr der Elbe und der märkischen Wasserstraßen getrennt.

Es ist deshalb versucht worden, im folgenden einen theo-

retisch wie praktisch brauchbaren Begriff der Elbschiffahrt in der Weise aufzustellen, daß gezählt worden sind bei den Untersuchungen

1) über die Güter des Elbverkehres: die auf der Elbe schwimmenden Güter ohne Rücksicht auf den Ort ihrer Herkunft oder Bestimmung,

2) über die Schiffsflotte des Elbverkehres: die an den Ufern der Oberelbe beheimateten Schiffe, und

3) über die Schiffsbetriebe des Elbverkehres: diejenigen Betriebe, die in den an die Elbe angrenzenden unteren Verwaltungsbezirken ihren Sitz haben.

Bei Gesellschaften und größeren Unternehmnngen konnte, wenn es zweifelhaft war, ob sie dem Elbschiffahrtsgewerbe zuzurechnen waren, meistens durch direkte Anfrage Klarheit geschaffen werden. Unberücksichtigt geblieben sind alle (Groß- und Klein-)Betriebe, bei denen feststand, daß sie in der Regel die Elbe zu dem direkten Verkehr zwischen Hamburg und Berlin nur auf der Strecke Hamburg-Havelmündung benutzen; denn sie gehören ihrem ganzen Wesen nach dem Verkehr der märkischen Wasserstraßen an, was sich schon äußerlich daran erkennen läßt, daß sie meist ihren Sitz in Groß-Berlin haben, wie z. B. der Berliner Lloyd, A.-G., Berlin.

Diese Art der Umgrenzung, die durch die tatsächlichen Verhältnisse und die Art des zur Verfügung stehenden statistischen Materials bedingt ist, geht, wie man sieht, von verschiedenen Gesichtspunkten aus. Wenn daher bei einigen der folgenden Untersuchungen Zahlen jener drei verschiedenen Gruppen miteinander in Zusammenhang gebracht oder miteinander verrechnet werden müssen, so ist es klar, daß diese zahlenmäßigen Ergebnisse nicht den Wert absolut wahrheitsgetreuer Größen haben können, sondern daß sie nur relative Zahlenwerte darstellen und deshalb nur als Vergleichswerte angesehen werden können, die gleiche Fehlerkoeffizienten besitzen.

1. Abschnitt.

Der Güterverkehr auf der Elbe als Gegenstand der Organisation.

1. Kapitel.

Umfang und Entwicklung des Frachtverkehres auf der Elbe.

Auf jedem Gebiete des Wirtschaftslebens, auf dem freie Konkurrenz herrscht, wird sich diejenige Organisationsform durchsetzen und Anerkennung verschaffen, die für Erreichung ihrer Aufgaben die einfachste und zweckmäßigste ist. Denn die wirtschaftlichen Verhältnisse schaffen sich ihre Formen selber, denen sie als Inhalt dienen sollen.

Daher muß man, um die Organisationsentwicklung der Elbschiffahrtsunternehmungen verstehen zu können, die wirtschaftlichen Verhältnisse festzustellen suchen, in denen sich die Einzelunternehmungen ordnend und regelnd betätigen.

Von diesem Gesichtspunkte aus ist es vor allem notwendig, das Güterangebot, das der Elbverkehr zu bewältigen hat, und die Verkehrsmittel, die ihm dafür zu Gebote stehen, einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Die Elbe als Binnenwasserstraße reicht im technischen Sinne von Melnik in Böhmen, wo die Elbe beginnt, schiffbar zu werden, bis zum Freihafen in Hamburg. Diese 742 km lange Strecke wird auch kurz »Oberelbe« genannt, im Gegensatz zur Unterelbe, d. h. der Elbe von Hamburg stromabwärts bis zur Mündung. Letztere kommt als Binnenwasserstraße im wissenschaftlichen Sinne nicht in Betracht, weil sich entweder auf ihr ein Kleinschiffahrtsverkehr nur rein lokaler Natur abspielt, oder sie die Anfangsstrecke eines transatlantischen Seeverkehres bildet.

Die Oberelbe fließt mit 635 km ihres Laufes in Deutschland, mit 107 km in Oesterreich.

Eine wahrheitsgetreue Erfassung und Darstellung des Elbverkehres sowie seiner Bedeutung für das Wirtschaftsleben stößt, zumal bei Berücksichtigung der Entwicklung während der letzten 40 Jahre, auf nicht geringe Schwierigkeiten. Diese bestehen vor allem

1. in der räumlichen Abgrenzung des Elbegebiets von anderen Wasserstraßen, und

2. in der Art des zur Verfügung stehenden statistischen Materials.

Ueber den ersten Punkt ist schon in der Einleitung das Nötige gesagt worden. Hinsichtlich des zweiten Punktes liegen die Verhältnisse wenig erfreulich. Denn das zur Verfügung stehende amtliche statistische Material ist, soweit zuverlässig, nur sehr gering, meist unzureichend, und oft wegen seiner großen Verschiedenheit nach Art der Erhebung sowie Gruppierung für eine zusammenfassende Darstellung und für Vergleiche schwer verwertbar. Die Sorgfalt der Erhebung, der Aufstellung und Veröffentlichung, die Methode der Erhebung, endlich der Zweck, der bei Aufnahme der Statistik seitens der Behörden verfolgt wurde, haben für das ganze, keinem einheitlichen Staatsverbande angehörende Stromgebiet der Elbe eine solche Buntscheckigkeit und Verschiedenheit des Zahlenmaterials hervorgebracht, daß dasselbe oft nicht einmal für die allgemeinsten Aufstellungen eines einzelnen Jahres, geschweige denn für eine Darstellung, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken soll, als sicheres Quellenmaterial zu verwenden ist.

Will man versuchen, den Umfang und die wirtschaftliche Bedeutung des Elbverkehrs zu erfassen, so stehen hierfür in der Hauptsache nur die Angaben über das Gewicht der auf der Elbe zur Verfrachtung gelangten Gütermengen zur Verfügung, wie sie die Reichsstatistik in ihren Angaben über den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen und die Statistik des Staates Hamburg geben. Dagegen fehlen amtliche Aufstellungen über die tonnenkilometrischen Leistungen des gesamten Elbverkehres sowie über den kilometrischen Verkehr auf der Elbe vollständig, obwohl nur sie ein wahrheitsgetreues Bild von den Leistungen eines Verkehrsweges zu geben vermögen. Nach der neuesten Verordnung des Bundesrates über Erhebung der Binnenschiffahrtsstatistik vom 5. Dezember 1907, die vielerlei Verbesserungen für die Schiffahrtsstatistik gebracht hat, sind zwar ausdrücklich Er-

hebungen der tonnenkilometrischen Leistungen und des kilometrischen Verkehres der deutschen Ströme nach dem Muster der Eisenbahnfrachtstatistik angeordnet worden, doch ist die Bearbeitung des gesamten Materiales, das zum Zwecke dieser Feststellungen auf der Elbe erhoben worden ist, noch so lückenhaft und die ganze Statistik auf der Elbe auf so große Hindernisse gestoßen, daß auf diese neuere Reichsstatistik zur Erfassung der wirtschaftlichen Bedeutung des Elbverkehres als wertlos verzichtet werden muß. Die zahlenmäßigen Nachweise für die letzten Jahre haben sich daher gegen früher bedeutend verschlechtert. Dies wird in der ersten amtlichen Veröffentlichung auf Grund der neuen Bestimmungen für das Jahr 1909 ausdrücklich anerkannt. Es heißt dort (Stat. d. deutschen Reiches. Bd. 235, S. 16): »Insbesondere war das Material für die Elbe und die östlichen Wasserstraßen nicht geeignet, eine auch nur einigermaßen zuverlässige Grundlage für tonnenkilometrische Berechnungen zu geben.« Und im nächsten Jahre 1910 heißt es (Bd. 245, S. 10): »Die großen Schwierigkeiten und Widerstände, die der neuen Binnenschiffahrts-Statistik im ersten Erhebungsjahre namentlich in Preußen entgegentraten, sind auch im Jahre 1910 nicht zu überwinden gewesen. Der größte Ausfall wurde dadurch verursacht, daß an einer Reihe zum Teil sehr wichtiger Plätze die Bearbeitung der abgegebenen Zählkarten unterblieben ist. — — Vereinzelt zeigte sich auch bei Schiffsunternehmungen und Spediteuren eine Abneigung zur Ausfüllung der Zählkarten. — — Was die Lücken im Gebiete der Elbe anbetrifft, so wurden wegen der großen Ausfälle an Nachweisungen, die durch die Nichtbeteiligung von Magdeburg und durch die nicht vollständige Beteiligung anderer Häfen an der Binnenschiffahrts-Statistik entstanden sind, der Verkehr zwischen den Elbhäfen untereinander, soweit er nachgewiesen wurde, zwar summarisch aufgeführt, von der weiteren Bearbeitung aber ausgeschlossen.« Und ebenso liegt es für das Jahr 1911. So ist man also auch in neuerer Zeit für die Erfassung des Elbverkehres auf Schätzungen und private Berechnungen angewiesen.

Nur für den sehr kurzen Teil des in Oesterreich gelegenen Elbgebietes gibt die österreichische amtliche Statistik Zahlen über die tonnenkilometrischen Leistungen und den kilometrischen Verkehr, doch sind sie in ihrer Isoliertheit für die Zwecke der vorliegenden Untersuchung nicht gut zu verwerten.

Für das deutsche Elbgebiet besitzen wir derartige Zahlen nur auf Grund privater Berechnungen. Für die Jahrfünfte von 1875—1910 hat Dr. *Sympher* in der »Zeitschrift für Binnenschiffahrt« auf Grund des lückenhaften amtlichen Materiales mit Hilfe von umfangreichen eigenen Berechnungen und Schätzungen versucht, ein brauchbares Bild des gesamten deutschen Binnenschiffahrtsverkehres zu schaffen. Er kommt dabei für die deutsche Elbe zu folgenden Ergebnissen:

Tab. 1.

Güterverkehr auf der deutschen Oberelbe.
(nach Dr. *Sympher*).

1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Geleistete Netto-Tonnen-Kilometer			Durchschn. kilometrischer Verkehr	
Jahr	auf sämtlichen deutschen Wasserstraßen	auf der deutschen Elbe	Prozentualer Anteil d. Elbe	auf d. deutschen Wasserstraßen	auf der Elbe
	in 1 000 000 tkm			in 1 000 t.	
1875	2 900	435	15 %	290	720
1885	4 800	1 298	27 %	.	2 100
1895	7 500	1 952	26 %	.	3 150
1900	11 500	2 605	23 %	.	4 200
1905	15 000	3 581	24 %	1 500	5 800
1910	19 000	4 026	21 %	1 900	6 504

Aus diesen Zahlen ersieht man, daß sowohl die durch die Elbschiffahrt geleisteten tkm wie auch der kilometrische Verkehr in 35 Jahren eine Steigerung um das 9fache aufzuweisen hat, was um so bedeutsamer ist, als in dem gleichen Zeitraume auf anderen Verkehrswegen das Wachstum ein so schnelles nicht gewesen ist. Der Verkehr auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen stieg während desselben Zeitraumes an geleisteten tkm von 11 auf 56,3 Milliarden (Steigerung um das 5 fache), und ihr kilometrische Verkehr vermehrte sich von 410 000 auf 960 000 t (Steigerung um das 2,25 fache). Da ferner, wie Tab. 1 zeigt, der Elbverkehr reichlich den 5. Teil der auf sämtlichen Binnenwasserstraßen geleisteten tkm ausmacht, so ergibt sich, daß er sowohl hinsichtlich seiner Bedeutung für das Wirtschafts- und für das Verkehrsleben, wie hinsichtlich seines Wachstums eine hervorragende Stellung in der deutschen Volkswirtschaft einnimmt. Er wird an Umfang wie an Geschwindigkeit des Wachstums nur vom Rheinverkehr übertroffen.

Will man den Elbverkehr in seiner Besonderheit erfassen, so

ist es notwendig, den Berg- und Talverkehr getrennt zu betrachten. Hierbei treten aber schon die erwähnten Schwierigkeiten infolge Mangelhaftigkeit des Zahlenmateriales erschwerend entgegen, und es wird notwendig, gerade hierbei Zahlen zu benutzen, die nur relativen Wert besitzen. In den folgenden Tabellen 2 A und 2 B (S. 13) ist nach Berg- und Talverkehr getrennt, nach dem Gewicht der Empfang einiger Elbhafenplätze an Transportgütern auf Grund der Reichsstatistik zusammengestellt.

Hat man aus Mangel an anderem statistischen Material sich entschlossen, als Maßstab für den Verkehr die der Schiffahrt übergebene Gütermenge zugrunde zu legen, so hat man die Wahl, ob man sich für diesen Zweck der an den einzelnen Punkten angekommenen oder abgegangenen Gütermengen bedienen will, d. h. ob man die Güter beim Verlassen der Elbe oder beim Uebergang auf dieselbe erfassen will. Der Verfasser hat sich für das erstere entschieden, da es für die Erlangung eines möglichst wahrheitsgetreuen Bildes wichtiger zu sein scheint, zu wissen, wohin der Verkehr die Güter sendet, als woher er sie bringt. Ueberdies ließ sich hierbei auch der für den Elbverkehr sehr wichtige Verkehr mit Böhmen tatsachengetreuer in die Elbgesamtverkehrszahlen einbeziehen. Denn die von böhmischen Stationen ausgehenden, nach deutschen Stationen verladenen Güter sind zum weitaus größten Teile nur nach einigen wenigen großen deutschen Stationen (Dresden, Magdeburg, Hamburg), die von der Reichsstatistik berücksichtigt werden, bestimmt. Sie sind also dort leicht durch die Zahlen der angekommenen Güter statistisch festzustellen. Dagegen erfolgt die Auflieferung der in Deutschland mit der Bestimmung nach Böhmen zur Elbe gegebenen Güter zum größten Teil dezentralisiert. Ihre Mengen würden sich also nur schwer und unvollständig durch Abgangszahlen wiedergeben lassen. Dagegen erscheinen dieselben Güter zentralisiert und leicht statistisch zu erfassen als Ankunftsgüter im Bergverkehr an der deutsch-böhmischen Grenze, wenn man Böhmen als einheitlichen Ankunftsort auffaßt. Letzteres ist auch um deswillen notwendig, weil die Schiffahrtsverkehrsstatistik in Oesterreich nach ganz anderen Grundsätzen erhoben und verarbeitet wird als in Deutschland, und es deshalb nicht angeht, die österreichischen Zahlen der böhmischen Elborte mit den Zahlen der Reichsstatistik für die deutschen Hafenplätze zusammenzustellen und zu summieren. Andererseits entspricht

ein einheitliches Zusammenfassen aller böhmischen Hafenorte annähernd der wirtschaftlichen Wirklichkeit. Denn die bedeutenderen böhmischen Elbhäfen sind auf einer verhältnismäßig kurzen Elbstrecke zusammengedrängt; sie sind daher bei Beurteilung der Richtung und des Umfanges des Verkehres als Einheiten aufzufassen.

Außer von den Empfangshäfen sind von verschiedenen Punkten, an denen auf der Elbe transportierte Güter diese verlassen und auf eine andere Wasserstraße übergehen, die Zahlen und zwar der durchgegangenen Güter angegeben worden, da diese Güter zwar zum Elbverkehr gehören, aber von keinem Elbhafen als angekommen und empfangen registriert werden. Nicht erfaßt werden konnte auf diese Weise der Wechselverkehr der Elbe mit der Saale. Hierzu hätten nach der Reichsstatistik nur die Zahlen zur Verfügung gestanden, die auf der Saale an der Schleuse zu Kalbe festgestellt werden. Da aber in den hier für den Bergverkehr (also von der Elbe nach der Saale) erhobenen Zahlen Güter enthalten sind, die auf der Elbe sowohl in der Berg- wie in der Talfahrt an der Saalemündung angekommen sind, und deshalb einheitlich weder dem Elbbergverkehr noch dem Elbtalverkehr zuzurechnen sind, so können die Zahlen der Güter, die nach der Saale hin die Elbe verlassen haben, weder in Tab. 2 A noch in Tab. 2 B untergebracht werden. Der Fehler, den dadurch die Statistik erleidet, ist nicht allzu bedeutend, da die Saale von der Elbe im Jahre 1910 nur ungefähr 180 000 t Güter überwiesen erhielt.

Natürlich haben nur diejenigen Hafenplätze berücksichtigt werden können, die in der Reichsbinnenschiffahrtsstatistik regelmäßig aufgeführt wurden. Dies sind zwar in der Hauptsache die wichtigsten Elbplätze, der Zahl nach aber nur ein verschwindend kleiner Teil aller Elbhäfen; denn die deutsche Oberelbe besitzt über 200 Hafen- und Landungspätze. Daß aber auch nicht alle gleichwichtigen Elbhäfen in der Reichsstatistik Berücksichtigung finden, lehrt der Hafen von Riesa, der erst seit 1909 in die Schiffahrtsstatistik aufgenommen ist, obwohl er schon seit langem ein sehr wichtiger Schiffahrtsplatz ist und im Jahre 1910 mit 453 000 t Empfang im Bergverkehr unter den Elbhäfen an 4. Stelle stand. In Tab. 2 A und B mußte auch für das Jahr 1910 der Riesaer Hafen unberücksichtigt bleiben, um die Vergleichbarkeit der Endsummen mit denen der anderen Jahre

zu erhalten. Es sei wiederholend aber auf die Relativität dieser Zahlen hingewiesen.

Für das Jahr 1909 war es wegen des schon früher erwähnten völligen Versagens der Binnenschiffahrtsstatistik auf der Elbe gänzlich unmöglich, den Berg- und Talverkehr auch nur einigermaßen sicher festzustellen, und auch für das Jahr 1910 mußten einige schätzungsweise Ergänzungen vorgenommen werden, vor allem, weil für Magdeburg, den nächst Hamburg wichtigsten Hafen an der deutschen Elbe, die Reichsstatistik keine Zahlen angibt. Deshalb sind auch die Endziffern für das Jahr 1910 nur von bedingtem Wert[1]).

Im einzelnen sind die Zahlenangaben von folgenden Elbplätzen verwendet worden:

A. Für den Talverkehr:

1. Schöna.
2. Schandau (Hafenplatz).
3. Dresden.
4. Wallwitzhafen.
5. Aken.
6. Schönebeck.
7. Magdeburg.
8. Wittenberge.
9. Schleuse im Plauer Kanal, und zwar von 1875—1885 die Schleuse zu Parey, und von 1890 an die Plauer Schleuse. An dieser Schleuse sind die Zahlen der Güter aufgenommen, die in der Richtung von der Elbe nach der Havel die Schleuse benutzt haben, und hierdurch sollen die Güter erfaßt werden, die auf der Elbe im Talverkehr transportiert worden sind, aber die Elbe auf dem Plauer Kanal nach den märkischen Wasserstraßen hin verlassen haben, ohne in einem Elbhafen als angekommen gebucht worden zu sein.
10. Hitzacker.
11. Der Oberelbische Durchgangsverkehr an der Hamburg-Entenwerder Zollgrenze.

1) Die Zahlen des Jahres 1911 sind bei allen vergleichenden statistischen Angaben des Elbverkehrs im folgenden fortgelassen worden, weil die Verkehrszahlen dieses Jahres wegen des abnorm niedrigen Wasserstandes und der lückenhaften Erfassung durch die Reichsstatistik für Vergleiche völlig unbrauchbar sind.

12. Harburg (Süder-Elbe) mit seinem Oberelbischen Empfang.

B. Für den Bergverkehr:

1. Hitzacker.
2. Durchgangsverkehr zu Berg (Richtung von der Elbe nach der Havel) an der Rathenower Hauptschleuse. Hier soll der an der Havelmündung die Elbe in der Richtung nach den märkischen Wasserstraßen verlassende Elbbergverkehr erfaßt werden.
3. Wittenberge.
4. Magdeburg.
5. Schönebeck.
6. Aken.
7. Wallwitzhafen.
8. Dresden.
9. Schandau.
10. Schöna.
11. Schandauer Zollgrenze. Hier wird das Güterquantum erhoben, das zu Berg die Zollgrenze überschritten und die deutsche Elbe nach Böhmen hin verlassen hat. (Siehe Tabelle S. 13.)

Vergleicht man die Endziffern der einzelnen Jahre in diesen beiden Tabellen miteinander, so wird man ein wichtiges Merkmal der Elbschiffahrt erkennen: der Talverkehr überwiegt absolut an Umfang nicht unbedeutend den Bergverkehr. Diese Feststellung ist wichtig für die späteren Ausführungen, denn auf dieser Tatsache beruht zum Teil die Finanz- und Tarifpolitik der Unternehmer in der Elbschiffahrt; auch für Gründung, Organisation und geschäftliche Ausgestaltung der Schiffahrtsgesellschaften ist sie von besonderer Wichtigkeit gewesen. Hierauf wird später zurückzukommen sein.

Noch ein weiteres wichtiges Moment lassen die Tabellen erkennen: Der gesamte Elbverkehr, sowohl zu Berg wie zu Tal, konzentriert sich an zwei Punkten; nämlich in Hamburg und im österreichischen Böhmen, obwohl in Böhmen die Elbe für größere Fahrzeuge nur auf 76 km, und für kleinere auf 107 km schiffbar ist. Man kann diese Behauptung noch weiter dahin präzisieren, daß für den Talverkehr Böhmen, für den Bergverkehr Hamburg das Zentrum bildet, dem der frachtsuchende Schiffer zustrebt und

Tab. 2

Güterverkehr auf der Elbe 1875—1910 in 1000 t. (Auf Grund der Reichs-Binnenschiffahrts-Statistik.)

A. Bergverkehr.

1. Zu Berg angekommen in	2. 1875	3. 1880	4. 1885	5. 1890	6. 1895	7. 1900	8. 1901	9. 1902	10. 1903	11. 1904	12. 1905	13. 1906	14. 1907	15. 1908	16. 1909	17. 1910
Hitzacker	.	4	4	3	2	2	2	1	1	.	2	2	2	2	.	.
Rathenower Hauptschleuse	220	282	369	566	882	1 509	1 147	1 214	1 282	943	1 679	1 814	2 313	2 418	.	2 680
Wittenberge	.	.	.	.	.	.	36	38	40	36	56	53	83	71	.	87
Magdeburg	.	368	417	720	655	970	827	785	1 038	684	944	1 004	1 099	901	.	1 020
Schönebeck	.	.	.	.	74	86	70	69	73	90	121	131	136	135	.	.
Aken	.	.	.	.	97	105	121	88	124	100	172	165	160	166	.	.
Wallwitzhafen	.	88	95	149	136	174	159	123	137	111	176	193	210	168	.	206
Dresden	63	139	168	245	272	399	397	337	388	303	452	421	508	413	.	490
Schandau (Hafen)	.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	.	4
Schandau (Zollgrenze)	30	155	171	268	322	432	465	383	500	403	591	523	633	646	.	702
Gesamtverkehr zu Berg		1 038	1 226	1 953	2 442	3 679	3 226	3 040	3 585	2 672	4 195	4 308	5 177	4 963	.	5 189

B. Talverkehr.

1. Zu Tal angekommen in	2. 1875	3. 1880	4. 1885	5. 1890	6. 1895	7. 1900	8. 1901	9. 1902	10. 1903	11. 1904	12. 1905	13. 1906	14. 1907	15. 1908	16. 1909	17. 1910
Harburg (Süder-Elbe)	.	280	23	52	87	89	104	122	171	61	129	120	76	78	.	175
Hamburg (Entenwerder)	270	969	1 274	1 555	1 638	2 526	2 358	2 413	3 012	1 979	3 399	3 213	2 999	3 102	.	4 139
Hitzacker	.	4	10	.	.	2	2	1	4	4	5	5	4	5	.	.
Plauer Schleuse (Plauer Kar.)	200	388	306	641	139	823	865	932	1 278	1 155	1 222	1 286	1 171	1 058	.	1 372
Wittenberge	.	.	.	.	.	—	79	65	91	58	75	61	98	61	.	43
Magdeburg	.	353	329	461	363	336	378	385	419	265	357	362	376	329	.	340
Schönebeck	.	.	.	.	71	66	79	73	78	62	84	82	77	64	.	.
Aken	.	.	.	.	16	16	24	25	27	15	27	26	24	22	.	.
Wallwitzhafen	.	9	3	7	3	2	5	8	6	6	8	9	9	5	.	9
Dresden	35	175	183	247	137	334	405	331	426	312	373	369	301	289	.	242
Schandau (Hafen)	.	21	37	48	43	52	52	42	51	48	59	58	53	43	.	22
Schöna	.	6	8	.	8	7	7	5	7	6	6	6	5	9	.	.
Gesamtverkehr zu Tal		2 605	2 173	3 011	2 605	4 243	4 358	4 402	5 570	3 970	5 744	5 597	5 193	5 065	.	6 343

wo er seine Hauptbeschäftigung findet. Noch deutlicher veranschaulicht das Tab. 3, zu der aber zu bemerken ist, daß die hier berechneten Prozentzahlen für den Anteil Hamburgs und Böhmens etwas zu hoch sind, da sie durch Vergleich der durch die Hamburger und durch die österreichische Statistik aufgestellten, absolut wahrheitsgetreuen Zahlen mit den durch die Tab. 2 berechneten, nur relativ richtigen, etwas zu kleinen Zahlen des Gesamtverkehrs gefunden worden sind. Trotzdem läßt sich aus ihnen die selbst nach einer entsprechenden Verringerung des prozentualen Anteiles immer noch große Wichtigkeit Hamburgs für den Bergverkehr und Böhmens für den Talverkehr erkennen.

Tab. 3.

Anteil Hamburgs und Böhmens am Elbverkehr 1880—1911.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
		Talverkehr				Bergverkehr				
	Gesamt in 1000 t	Davon aus Böhmen		Von Sp. 2 bestimmt nach Hamburg		Gesamt in 1000 t	Davon bestimmt nach Böhmen		Von Sp. 7 stammt aus Hamburg	
		in 1000 t	%	in 1000 t	%		in 1000 t	%	in 1000 t	%
1880	2 605	1 365	51	764	29	1 038	155	15	773	77
1885	2 173	1 474	52	1 275	58	1 226	171	14	1 323	77
1890	3 011	2 804	93	1 556	51	1 953	268	13	1 683	88
1895	2 605	2 208	84	1 638	63	2 442	322	13	1 942	80
1900	4 243	2 662	63	2 526	60	3 679	432	11	2 875	77
1901	4 358	2 897	67	2 526	58	3 226	465	14	2 875	89
1902	4 402	2 827	64	2 413	54	3 040	383	13	2 777	92
1903	5 570	3 498	62	3 012	53	3 585	500	14	2 960	82
1904	3 970	2 434	61	1 979	49	2 672	403	15	2 326	89
1905	5 744	3 157	55	2 522	44	4 195	591	14	3 399	80
1906	5 597	3 033	54	3 213	57	4 308	523	12	3 681	85
1907	5 193	3 139	60	3 000	57	5 177	633	11	3 905	75
1908	5 065	2 774	55	3 102	60	4 963	646	13	3 817	77
1909	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1910	6 342	2 410	38	4 139	65	5 189	702	13	3 769	72

Auf den ersten Blick könnte es erscheinen, als wäre diese Lagerung der Hauptausgangshäfen notwendig und natürlich als Ausgangs- und Endpunkt der Elbschiffahrt überhaupt; jedoch beweist die folgende Statistik der leer in Hamburg ankommenden und leer nach Böhmen einfahrenden Frachtschiffe, daß sich zwischen diesen beiden Hauptschiffahrtszentren nur ein geringer direkter Verkehr abspielt. Die Schiffer suchen vielmehr diese beiden Punkte als voraussichtlich Verdienstmöglichkeiten bietende Landungsstellen mit Vorliebe, vielleicht sogar mit einer zu großen Anhänglichkeit auf, auch wenn sie keine direkten Ladungen für diese Orte haben.

Tab. 4.

Zahl der beladenen und unbeladenen Frachtkähne im Hamburger und Schandauer Oberelbe-Verkehr während des Jahres 1910.

1.	2.	3. Frachtkahne insgesamt Zahl	4. Frachtkahne insgesamt Tragfähigkeit in 1000 t	5. Davon beladne Frachtkahne Zahl	6. Davon beladne Frachtkahne Tragfähigkeit in 1000 t
In Hamburg	angekommen zu Tal	20 541	.	13 283	.
	abgegangen zu Berg	20 995	.	19 393	.
In Schandau	durchgegang. zu Tal	6 302	.	6 198	.
	durchgegang. zu Berg	6 161	.	2 700	.

Die Art des Schiffsverkehres an diesen beiden Punkten ist eine ganz verschiedene, was durch das Wesen Hamburgs als überseeischer Importhafen und das Wesen Böhmens als Produktionsland zahlreicher gewerblicher Erzeugnisse und hochwichtiger Rohstoffe bedingt ist. So ist die Art der Güter, die an den beiden Punkten zur Verladung kommen, ganz verschieden. In Hamburg werden der Binnenschiffahrt die überseeischen Massenartikel, wie Getreide, Reis, Baumwolle, Düngemittel usw., in Böhmen dagegen in überwiegendem Maße Rohstoffe, besonders die böhmische Braunkohle, übergeben. Gerade diese kann man als eigentlichen Lebensnerv der gesamten Kleinschiffahrt auf der Elbe ansehen, zumal die Kleinschiffer aus Gründen, die noch besprochen werden sollen, an dem Talverkehr viel stärker beteiligt und interessiert sind, als am Bergverkehr. So betrug z. B. im Jahre 1905 die Beförderung der Braunkohle von Böhmen auf der Elbe nach Deutschland 2 100000 t oder etwa 66 % des gesamten österreichischen Elbimportes, andererseits aber auch ungefähr 37 % des gesamten Talverkehres oder etwa 19 % des gesamten Verkehres auf der Elbe überhaupt. Hieraus erhellt, wie eng die Elbschiffahrt mit dem böhmischen Braunkohlenbergbau verknüpft ist, wie sie also stark abhängig ist vom Ausland und in ihren Interessen besonders nach dem Ausland hinneigt.

Hierin liegt ein spezifisches Merkmal der Elbschiffahrt, durch das sie sich von dem Verkehr anderer deutscher Wasserstraßen ungünstig unterscheidet. Denn sie wird stärker als irgend eine andere deutsche Wasserstraße von der Richtung unserer auswärtigen Handelspolitik in Mitleidenschaft gezogen. So hat

Ta-

Prozentualer Anteil des Tal-

1.	2. 1880	3. 1885	4. 1890	5. 1895	6. 1900	7. 1901
Gesamt-Elb-Verkehr in 1000 t	3 643	3 399	4 964	5 047	7 922	7 584
Prozentualer Anteil des Talverkehrs am Gesamt-Verkehr	72 %	64 %	61 %	52 %	53 %	58 %

beispielsweise die Einführung des Hochschutzzolles in Deutschland um das Jahr 1880 die Gründung einer der größten Elbschiffahrtsgesellschaften, der »Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrts-Ges.« und damit eine verhängnisvolle Verstärkung der Konkurrenz auf der Elbe zur Folge gehabt. Die starke Berührung der Elbschiffahrt mit österreichischen Interessen wird noch klarer, wenn man bedenkt, daß Hamburg nicht nur der wichtigste deutsche Ueberseehafen ist, sondern dieselbe Rolle auch für Oesterreich spielt, und daß für Oesterreich die Elbe die Zufahrtsstraße zu diesem Hafen bildet.

Faßt man nach diesen ganz allgemeinen Erwägungen einzelne Umstände ins Auge, die für die Gestaltung des Elbverkehres von Wichtigkeit geworden sind, und betrachtet sie in ihrem historischen Werden, so wird man vor allem dem Verhältnis zwischen Berg- und Talverkehr seine Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Es ist leicht verständlich, daß dieses Verhältnis für die Schiffahrt überhaupt und für die einzelnen Organisationsformen in ihr von größter Bedeutung ist. Denn die Bergschiffahrt liegt, wie erwähnt, heute fast vollständig in den Händen der Groß- und Gesellschaftsbetriebe. Diese sind ihrem Ursprung wie ihrem heutigen Charakter nach in erster Linie Schleppschiffahrtsunternehmungen und deshalb an der Bergschiffahrt möglichst vieler Frachtkähne hauptsächlich interessiert. Die Kleinschiffahrt dagegen, der bei der Bergschiffahrt ein Teil ihrer Frachteinnahmen durch Schlepplöhne zugunsten der Gesellschaften verloren geht, sucht naturgemäß ihren Hauptverdienst in der Talschiffahrt, bei der sie ihre Kähne von der Strömung treiben läßt und für die Fortbewegung ihrer Fahrzeuge nichts zu entrichten hat. Das läßt erkennen, wie wichtig auch für Organisationsfragen die Entwicklung des Talverkehres einerseits und des Bergverkehres andererseits ist. Eine Steigerung der Bergschiffahrt kennzeichnet eine Kräftigung der Großschiffahrt, eine Zunahme der Talschiffahrt dagegen eine solche der Kleinschiffahrt. Eine nach Tal- und

belle 5.
verkehrs am Gesamtverkehr der Elbe 1880—1910.

8. 1902	9. 1903	10. 1904	11. 1905	12. 1906	13. 1907	14. 1908	15. 1909	16. 1910
7 442	9 155	6 642	9 939	9 905	10 370	10 028	.	11 531
59 %	61 %	60 %	57 %	56 %	50 %	50 %	.	55 %

Bergverkehr getrennte Darstellung der Entwicklung des Elbverkehrs ist in Tab. 5 versucht worden.

Aus dieser Tabelle ersieht man, daß der Talverkehr fortdauernd dem Bergverkehr an Gütermengen überlegen ist, daß aber der Vorsprung des Talverkehres vor dem Bergverkehr immer geringer wird, ja daß letzterer den Talverkehr seit 1907 eingeholt und ihn vielleicht heute schon überholt hat, wofür verschiedene Anzeichen vorliegen[1]). Es findet also augenblicklich eine Umkehrung der Richtung des Hauptverkehres statt.

Diese Feststellung ist für die Organisation und Rentabilität der Schiffahrt von großer Bedeutung. Es wird deshalb auf die Ursachen des relativen Rückganges des Talgüterverkehres noch näher einzugehen sein. Vorher mag jedoch zur besseren Veranschaulichung des Charakters des Elbverkehres darauf hingewiesen werden, daß sowohl der Tal- als der Bergverkehr nicht an allen Stellen des Flußlaufes von gleicher Stärke und gleicher Bedeutung ist. Denn wie schon Tab. 4 erkennen läßt, ist ein direkter Verkehr zwischen Anfang und Ende der Schiffahrt im Verhältnis zur Gesamtschiffahrt nur schwach ausgebildet. Das deutet darauf hin, daß der Güterverkehr längs der Elbe von verschiedener Dichtigkeit sein muß. Diese Vermutung wird zahlenmäßig durch Tab. 6 bestätigt, in der eine Aufstellung von *Dr. Sympher* (aus der Zeitschr. für Binnenschiffahrt 1907) wiedergegeben ist.

Hier wird für das Jahr 1905 die Verteilung des Verkehres über das Elbegebiet veranschaulicht. Man ersieht aus der Tabelle, daß zwischen der böhmischen Grenze und unterhalb Magdeburgs der Talverkehr den Bergverkehr beträchtlich übersteigt; dann aber bleibt er bis Hamburg immer stärker hinter dem Bergverkehr zurück. Der Bergverkehr dagegen wird schwächer, je

1) Die Prozentzahl des Jahres 1910 steht dem nicht entgegen, weil die sie ergebenden Ursprungszahlen in bezug auf Richtigkeit und Vollständigkeit nicht sicher sind (vergl. S. 11).

Tab. 6.

Kilometrischer Verkehr an verschiedenen Elbstrecken im Jahre 1905.

	1. Bezeichnung der Elbstrecke	2. Bergverkehr	3. Talverkehr
		in 1 000 t	
I.	Oberhalb Hamburg und Harburg	4 836	3 243
II.	Unterhalb der Havelmündung	4 764	3 298
III.	Oberhalb der Havelmündung	2 843	2 723
IV.	Unterhalb von Magdeburg	3 117	3 832
V.	Oberhalb von Magdeburg	2 204	3 513
VI.	An der österreichischen Grenze	591	3 157

weiter er sich von Hamburg entfernt. Diese entgegengesetzte Tendenz ist für die Schiffahrtstreibenden bedeutsam und trägt mit dazu bei, daß sich die Elbschiffahrt im Kleinbetrieb nur wenig rentiert. Denn der Schiffer, der in Hamburg eine Ladung sucht, erhält sie meist nur für einen geringen Teil der Elbstrecke zwischen Hamburg und Böhmen. Böhmen aber strebt jeder Schiffer so oft wie möglich zu erreichen, weil die Talfrachtsätze hier meist rentabler sind; denn die Selbstkosten verringern sich bei der Talfahrt durch den Fortfall der Schlepplöhne und eine Fahrt von Böhmen stromab ermöglicht die längste Talfahrt. So muß also der Schiffer in der Regel den größten Teil der Strecke Hamburg-Böhmen leer fahren und noch obendrein die Schleppkosten tragen. Die größeren Elbschiffahrtsunternehmungen sorgen dagegen durch ihre meist eigenen Frachtkontore in Hamburg, die vielfach mit größeren Verladern oder Versendern langfristige Frachtverträge abschließen, für genügende Gütermengen nach Böhmen und verhüten dadurch einen Verlust bei der Bergfahrt. Aus dem Grunde, daß für den Kleinschiffer allein die T a l fahrt nutzbringend ist, erklärt sich die Erfahrung, daß der Kleinschiffer immer bestrebt ist, sobald er in Hamburg seine Talfracht gelöscht hat, so schnell wie möglich an eine möglichst weit oberhalb gelegene Elbstation zwecks Wiederaufnahme von Talfrachten zu gelangen. Er ist deshalb geneigt, in Hamburg und auch an anderen Stellen Güter zur Bergfahrt zu jedem Frachtsatz anzunehmen, selbst wenn dieser für ihn verlustbringend ist.

Die Zahlen der Tabelle 6 erklären sich aus dem allgemeinen Charakter des Güterverkehrs auf der Elbe: Oberhalb der Strecke 6, also in Böhmen, werden der Schiffahrt große Mengen Güter zu-

geführt, die zu ihrem weitaus größten Teile nach Dresden, Riesa und Magdeburg (vgl. Tab. 11), im übrigen aber hauptsächlich nach Groß-Berlin und Hamburg (österreichischer Transitverkehr) bestimmt sind. Der Verlust, den der Talverkehr durch Ablieferung seiner böhmischen Güter zwischen 6 und 4 erleidet, wird durch neue Ladung aus den durchfahrenen Gebieten mehr als ersetzt. Vor allem liefert auch das mitteldeutsche Kaligebiet durch den Hafen von Schönebeck bedeutende Mengen Landungsgüter. Unterhalb der Strecke 4 verliert der Elbtalverkehr eine sehr ansehnliche Gütermenge, die in der Hauptsache nach Groß-Berlin bestimmt ist, durch den Ihle- und den Plauer Kanal, an die märkischen Wasserstraßen, ohne dafür von dorther entsprechenden Ersatz zu erhalten. Daher erklärt sich der geringe kilometrische Verkehr an der Strecke 3 im Talverkehr. Neue Frachten von den märkischen Wasserstraßen erhält die Elbe für die Talfahrt erst wieder durch die Havel; diese Frachten gehen zum größten Teil bis Hamburg (Strecke 2 und 1).

Im Bergverkehr gelangen die weitaus meisten Güter in Hamburg auf die Elbe (vgl. Tab. 3), und diese Gütermenge bleibt ihr ziemlich unvermindert bis zur Havelmündung (Strecke 1 und 2). Hier verliert die Elbe im Bergverkehr einen wesentlichen Teil ihrer Frachten an die märkischen Wasserstraßen (Strecke 3); der übrig bleibende — nach Magdeburg und Dresden bestimmte — Teil erhält an der Mündung des Plauer und des Ihle-Kanales eine kleine Verstärkung (Strecke 4 und 5). Bis nach Böhmen hinein vermittelt der Bergverkehr den Transport nur einer geringen Gütermenge (Strecke 6).

Es ergibt sich also das Gesamtbild, daß der Talverkehr, wenn auch in mäßigem Umfang, mit annähernd gleicher Stärke von Böhmen bis Hamburg anhält, also dem Schiffer auf der ganzen Strecke ziemlich die gleiche Verdienstmöglichkeit gewährt, während der Bergverkehr an seinem Anfang zwar sehr machtvoll einsetzt, aber bis zu seinem Ende hin stark abflaut. Rückfrachten für die ganze Strecke sind für den Schiffer daher nur schwer zu erlangen.

Wenn im Jahre 1905 trotz der bedeutend geringeren Intensität des Talverkehres im Vergleich zum Bergverkehr auf den drei ersten Wegstrecken der Tab. 6 dennoch der Talverkehr in Tab. 2 auf der ganzen Elbstrecke dem Bergverkehr überlegen oder doch wenigstens ebenbürtig erscheint, so ersieht man daraus die

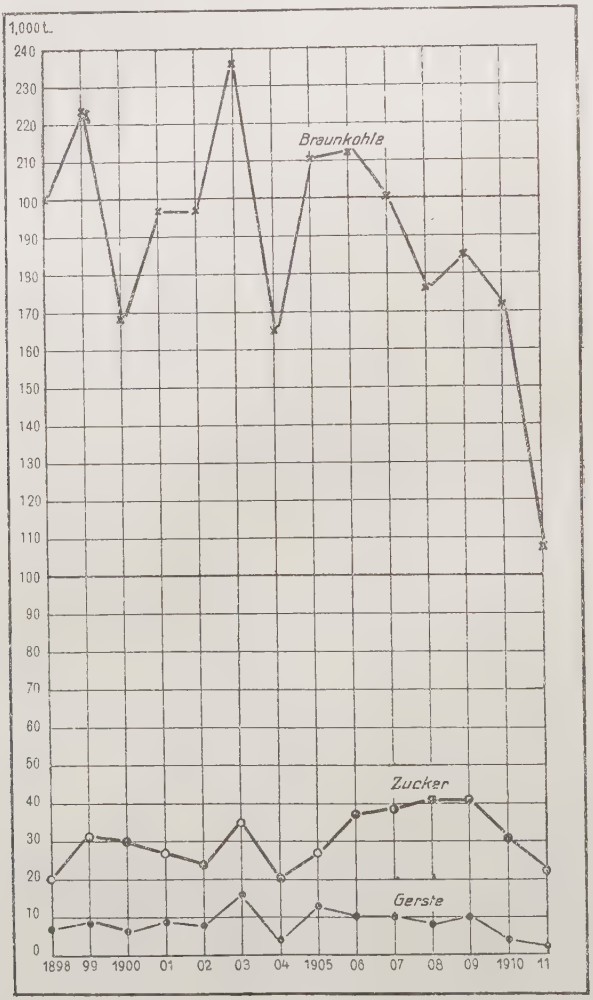
Ta-

Oesterreichs Elbverkehr mit Deutschland an
(Auf Grund der deut-

1.	2. 1897	3. 1898	4. 1899	5. 1900	6. 1901	7. 1902
Zu Tal (Einfuhr nach Deutschl.)	2 952	2 818	3 181	2 662	2 897	2 827
Zu Berg (Ausfuhr aus Deutschl.)	490	490	430	432	465	383

Tab. 7 b.

Oesterreichs Ausfuhr nach Deutschland nach den 3 Hauptgüterarten in 1000 t.

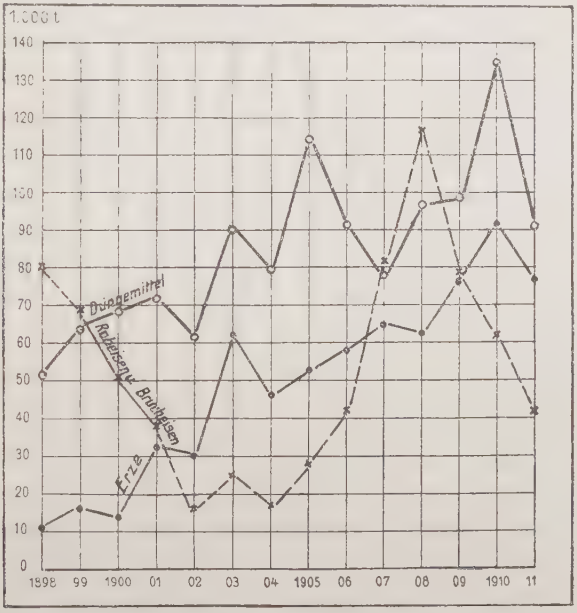


belle 7a.
der Zollgrenze in Schandau 1897—1911 in 1 000 t.
schen Zollstatistik.)

8. 1903	9. 1904	10. 1905	11. 1906	12. 1907	13. 1908	14. 1909	15. 1910	16. 1911
3 498	2 434	3 157	3 033	3 139	2 774	2 632	1 796	1 626
501	404	591	524	634	646	717	711	575

Tab. 7 c.

Oesterreichs Einfuhr aus Deutschland nach den 3 Hauptgüterarten in 1000 t.



bedeutsame Rolle, die der Elbverkehr der Strecke 3, besonders aber der böhmische Verkehr spielt[1]). Es liegt deshalb nahe, bei Untersuchung des oben bei Besprechung der Tab. 5 festgestellten relativen Rückganges des Talverkehres ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung des Verkehres dieser Strecke zu werfen. Hierbei wird man finden, daß der Rückgang des Talverkehrs auf das immer noch zunehmende Fernbleiben der böhmischen Frachtgüter von der Elbebeförderung zurückzuführen ist. Dies zeigen deutlich die Zahlen der graphischen Darstellungen der Tab. 7 a.

1) Da das Jahr 1905 ein normales Wirtschaftsjahr war, so können die Tatsachen der Tabelle 5 auch für andere Jahre verwendet werden.

1905 ist der Höhepunkt der österreichischen Elb a u s fuhr nach Deutschland erreicht; bis 1907 hält sie sich annähernd auf gleicher Höhe, dann jedoch beginnt der Rückgang [1]).

Genau die entgegengesetzte Tendenz weist dagegen die österreichische Elb e i n fuhr aus Deutschland auf, die in immer stetiger, wenn auch langsamer Steigerung begriffen ist. Sie hat sich in den Jahren 1895—1911 reichlich verdoppelt.

Der Rückgang der österreichischen Gütermengen im Elbverkehr beruht hauptsächlich auf dem Rückgang der Braunkohlenverfrachtung in Böhmen, wie sie Tab. 7 b veranschaulicht, die auch die Bewegung der beiden nächstwichtigeren Gütergattungen Zucker und Gerste darstellt. Der Rückgang der böhmischen Braunkohle in der Elbverfrachtung beruht auf dem Nachlassen des deutschen Konsums derselben und wird verursacht durch den Aufschwung der deutschen Braunkohlenproduktion und das mächtige Aufblühen der deutschen Brikettindustrie. Jene Frachtgüter und die daraus entspringenden Verdienstmöglichkeiten sind der Elbschiffahrt voraussichtlich dauernd verloren; daß dadurch die Elbschiffahrt in eine Art dauernden Siechtums verfallen ist, wird später gezeigt werden.

Der Rückgang bei anderen böhmischen Verfrachtungsgütern beruht einesteils auf ungünstigen Ernteergebnissen während der letzten Jahre, andernteils muß er auf die der Elbschiffahrt unfreundlich gesinnte österreichische Eisenbahnpolitik zurückgeführt werden, die bestrebt ist, durch Vorzugstarife den österreichischen Uebersee-Export von der Verschiffung über Hamburg und damit von der Elbe abzuhalten und dem österreichischen Seehafen Triest zuzuführen. Daß für das Ausbleiben der böhmischen Transportgüter nicht etwa die Tarif- und Frachtpolitik der Elbschiffer verantwortlich zu machen ist, wird in einem späteren Kapitel gezeigt werden.

Diese Wandlung in der Zusammensetzung des Elbverkehres hängt aber auch mit der Aenderung zusammen, die unsere Volkswirtschaft während der letzten 40 Jahre erfahren hat. Während z. B. in den 70 er und in beschränkterem Maße auch noch in den 80 er Jahren landwirtschaftliche Erzeugnisse, insbesondere Getreide

1) Auf die Zahlen des Jahres 1911 kann sowohl für die Ausfuhr, wie für die Einfuhr kein besonderes Gewicht gelegt werden, weil dieses Jahr einen ganz abnorm tiefen Wasserstand aufwies und dadurch Monate hindurch der Elbverkehr mit Böhmen ganz unterbrochen war.

auf der Elbe nach Hamburg als Ausfuhrgüter transportiert wurden, sind solche in der Folgezeit wegen der geringen oder ganz fehlenden Ueberschußproduktion unserer Landwirtschaft im Talverkehr fast vollständig verschwunden; sie treten statt dessen im Bergverkehr auf als Einfuhrgüter aus ausländischen Produktionsländern. Die Massenproduktion von Rohstofferzeugnissen, die wegen ihrer eigenen Geringwertigkeit auf den bedeutend billigeren Wassertransportweg angewiesen sind, ist im letzten Jahrzehnt im Elbhinterland stark zurückgegangen. Diese Produkte gelangen statt dessen in umgekehrter Richtung, also im Bergverkehr über Hamburg, als Roh- und Hilfsstoffe für die verarbeitenden Industrien aus ausländischen Gebieten zur Einfuhr. Dagegen eignen sich unsere industriellen Inlandserzeugnisse, die zum Export oder sonstigen weiteren Transport gelangen, nur zu geringerem Teile für den Wassertransport, weil sie meist hochwertige Artikel darstellen und deshalb den schnelleren und pünktlicheren, wenn auch teureren Eisenbahnweg aufsuchen und aushalten können, eine Tatsache, die durch die planmäßige, der Schiffahrt feindliche Politik der deutschen Eisenbahnen begünstigt wird. Einen deutlichen Beweis hierfür liefert die Statistik Hamburgs über seine Aus- und Einfuhr nach seinen Hinterlandsgebieten, wenn man die Zahlen, getrennt nach Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen zusammenstellt, wie in Tab. 8 und 9 S. 24 für die Jahre 1890 bis 1911 geschehen ist.

Aus dieser Zahlenzusammenstellung ersieht man, daß die Bedeutung der Elbzufuhr quantitativ für Hamburg stets eine bedeutende Rolle gespielt hat, qualitativ aber die geringwertigsten Güter gebracht hat, was bei dem Wesen des Wasserweges als Massentransportweg nicht auffallen kann. Der prozentuale Anteil, den die Elbzufuhr an Hamburgs Gesamtzufuhr vom Binnenlande her aufweist, ist von Jahr zu Jahr, einzelne besondere Ausnahmen abgerechnet, stetig zurückgegangen, und zwar qualitativ schneller und bedeutender als quantitativ. Daß dies nicht ohne Bedeutung für die Binnenschiffahrtstreibenden bleiben konnte, liegt auf der Hand, zumal sich bei diesem Verkehr in den letzten Jahren nicht nur ein relativer, sondern ein absoluter Rückgang bemerkbar macht. Umgekehrt ist der Anteil des Elbverkehres an der Ausfuhr nach dem Hinterlande sowohl quantitativ, wie qualitativ in dauerndem Wachstum begriffen, und zwar in beiderlei Beziehung fast gleichmäßig. So betrug die

Tab. 8.
Einfuhr nach Hamburg
mit Eisenbahn und auf der Oberelbe. (Nach der Hamburger Statistik).

Tab. 9.
Ausfuhr von Hamburg
mit Eisenbahn und auf der Oberelbe. (Nach der Hamburger Statistik).

1. Jahr	2. Gesamteinfuhr auf Eisenbahn und Oberelbe	3.	4. Davon auf Oberelbe eingeführt	5.	6. 7. Ant. d. Elbverkehrs am Ges.-Verkehr		8. Gesamtausfuhr auf Eisenbahn und Oberelbe	9.	10. 11. Davon auf der Oberelbe ausgeführt		12. 13. Ant. d. Elbverk. an d. Gesamtausfuhr	
	Gewicht in 1 000 t	Wert in 1 000 000 M.	Gewicht in 1 000 t	Wert in 1 000 000 M.	Gewicht %	Wert %	Gewicht in 1 000 t	Wert in 1 000 000 M.	Gewicht in 1 000 t	Wert in 1 000 000 M.	Gewicht %	Wert %
1890	3 232	1 205	1 729	386	53,5	32,5	.	.	.	.	.	.
91	3 477	1 243	1 923	445	55,1	35,4	2 639	1 140	1 709	464	65.0	40,3
92	3 064	1 117	1 490	341	48,6	30,6	2 758	1 115	1 825	466	65,9	42,3
93	3 368	1 171	1 712	364	50,7	30,7	2 741	1 117	1 696	419	62,0	37,5
94	3 485	1 085	1 869	381	53,7	35,1	3 174	1 137	2 291	514	72,2	44,8
1895	3 503	1 191	1 734	352	49,4	29,4	3 167	1 129	2 309	488	72,8	43,3
96	3 957	1 277	2 023	406	51,0	32,8	3 813	1 197	2 908	548	76,3	45,8
97	4 192	1 235	2 248	411	53,6	33,3	4 261	1 258	3 182	572	74,6	45,2
98	4 410	1 229	2 258	419	51,2	34,1	4 702	1 362	3 651	684	77,9	50,0
99	4 636	1 338	2 435	453	52,3	33,6	4 677	1 409	3 514	690	75,0	48,9
1900	4 967	1 523	2 606	508	52,5	33,6	4 763	1 478	3 457	705	72,9	47,3
01	4 988	1 437	2 565	475	51,3	32,6	4 712	1 398	3 489	661	74,0	47,0
02	4 938	1 470	2 449	433	49,5	29,2	4 506	1 411	3 335	677	73,8	48,2
03	5 865	1 638	3 319	578	56,6	35,3	4 934	1 522	3 799	780	76,6	51,3
04	5 214	1 624	2 178	395	41,8	24,6	4 691	1 627	3 013	631	64,1	38,6
1905	5 866	1 820	3 001	560	51,1	30,7	6 341	1 926	4 643	918	73,1	48,1
06	6 856	2 111	3 567	624	52,0	29,3	6 771	2 134	5 007	986	74,0	46,3
07	6 645	2 261	3 186	595	48,0	26,1	7 817	2 380	5 844	1 101	74,6	46,2
08	6 440	2 018	3 082	566	47,8	28,2	7 401	2 147	5 522	972	74,7	45,1
09	6 964	2 197	3 353	605	48,1	26,8	7 897	2 302	5 966	1 039	75,5	45,3
1910	9 542	2 755	5 079	805	53,4	29,0	9 758	2 708	7 506	1 309	76,9	48,1
11	8 725	2 937	2 911	598	34,9	20,4	8 862	2 775	4 455	968	50,4	35,9

Steigerung von 1890—1911 gewichtsmäßig 11,4 % und dem Werte nach 11,5 %, so daß 1911 dem Gewichte der Transportgüter nach $^3/_4$, dem Werte nach fast $^1/_2$ des gesamten Hamburger Hinterland-ausfuhr verkehres auf der Elbe befördert wurde.

Diese Entwicklung der Hamburger Aus- und Einfuhr vom Hinterlande rechtfertigt deutlich die Behauptung, daß die Talschiffahrt an Umfang und Bedeutung nicht unbedeutend in den letzten Jahren abgenommen hat, daß diese Abnahme aber nicht durch gänzlichen Wegfall der von ihr bisher beförderten Gütermengen für den deutschen Güterverkehr überhaupt ihren Grund hat, sondern daß jene Gütermengen auf andere Transportwege und zwar auf die Eisenbahnen übergegangen sind. Schuld an diesem Umstande sind nicht die Transportleistungen der Elbschiffahrt; denn diese haben sich, was Schnelligkeit, Regelmäßig-

keit, Pünktlichkeit und vor allem Billigkeit der Beförderung anlangt, in weitgehender Weise vervollkommt und verbessert. Was z. B. die Billigkeit betrifft, so sei nur darauf hingewiesen, daß noch im Jahre 1890 für eine Tonne Kohlen von Aussig bis Hamburg die Transportkosten durchschnittlich 3,20 M. (gleich 0,53 Pfg. für 1 tkm), 1908 dagegen nur noch 2,80 M. (gleich 0,41 Pfg. für 1 tkm) betrugen, und daß die Strecke Hamburg-Dresden 1875 für Massengut durchschnittlich noch 13 M. für 1 t (gleich 2,32 Pfg. für 1 tkm) Fracht kostete, 1910 dagegen nur noch 3,20 M. für 1 t (gleich 0,53 Pfg. für 1 tkm).

Jener Rückgang des Elbverkehres ist also lediglich auf Veränderungen in unserer gesamten Volkswirtschaft, nicht aber auf Rückständigkeit und deshalb Reformbedürftigkeit der Elbschiffahrt zurückzuführen.

Da der österreichische Elbverkehr eine so bedeutende Rolle auch für die Organisation der Elbschiffahrt spielt, so sei noch ein kurzer Blick auf die Art der böhmischen Elbtransportgüter und ihre Bestimmungsorte geworfen. Als Beispiel seien die Verhältnisse des Jahres 1910 wiedergegeben, das im allgemeinen als ein leidlich normales Schiffahrtsjahr gelten kann. In diesem Jahre versandte Böhmen auf der Elbe nach Deutschland 1 796 906 t Güter und empfing aus Deutschland 711 216 t. Auf welche Güterarten sich diese Güterbewegung erstreckte, darüber gibt Tab. 10 (S. 26) Aufschluß, in der alle Waren aufgeführt sind, die mit mehr als 30 000 t die Elbe benutzt haben.

Diese Tabelle zeigt die überragende Rolle, die in dem böhmischen Versand die Braunkohle spielt, die hauptsächlich in den Häfen Aussig-Stadt und Rosawitz zur Verladung kommt. Der größte Teil dieser Kohle legt aber nur einen verhältnismäßig geringen Weg auf der Elbe zurück, denn von der Gesamtmenge von 875 000 t ist für 410 000 t das Königreich Sachsen mit seinen Haupthäfen Dresden und Riesa Bestimmungsland. Dies zeigt Tab. 11 (S. 26), die darstellt, wieviele und welcher Art Güter die einzelnen deutschen Elbbezirke aus Böhmen empfangen haben. Größere Mengen böhmischer Braunkohle gehen nächst dem nach der Provinz Sachsen (162 000 t), hauptsächlich wohl nach Magdeburg, und ferner noch nach den märkischen Wasserstraßen (106 454 t). Die ganze Elbe bis Hamburg hinab geht nur ein sehr geringer Teil der böhmischen Kohle, nämlich 50 952 t.

Tab. 10.

Versand und Empfang Böhmens nach bez. von Deutschland im Jahre 1910 in 1 000 t.

1.	2.	3.	4.
	Menge in 1 000 t	Davon waren	
		Gütergattung	Menge
Gesamt-Versand	1 796	Braunkohlen	875
		Verbrauchszucker	277
		Holz (weich, verarb.)	176
		Gerste	66
		Pflastersteine	49
		Malz	41
		Rohrzucker	34
		Chemikalien	30
Gesamt-Empfang	711	Lein- u. Oelsaaten	91
		Schwefelkies	67
		Roheisen	61
		Salz	61
		Borke, Gerbstoffe	37
		Oel, Fett, Talg und Tran	35

Tab. 11.

Die einzelnen Elbverkehrsbezirke mit ihrem Güterversand nach und Güterempfang von Böhmen im Jahre 1910.

(Statistik d. Deutschen Reiches Bd. 245.)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Verkehrsbezirke der Elbe	Versand nach Böhmen			Empfang von Böhmen		
	Gesamt in 1000 t	Davon waren		Gesamt in 1000 t	Davon waren	
		Güterarten	Menge in 1000 t		Güterarten	Menge in 1000 t
Elbe von Geesthach bis Falkental (Hamburg)	636	Lein-, Oelsaat.	91	698	Verbr.-Zucker	277
		Phosph. Kalk	67		Mineralöle	80
		Schwefelkies	67		Braunkohle (roh)	51
		Chilesalpeter	61		Gerste	50
		Roheisen	61		Malz	39
		Borke, Gerbh.	37		Rohzucker	34
		Oele, Fette, Talg	33		Chemikalien	31
Elbe in Hannover	—	—	—	15	Braunkohle	15
Elbe i. Brandenbg.	—	—	—	41	Braunkohle	41
Elbe in Pr. Sachsen und Anhalt	70	Salz (Koch-, Speise-, Vieh-,)	61	173	Braunkohle	162
Elbe im Königr. Sachsen	2	—	—	632	Braunkohle	410
					W. bearb. Holz	172
					Pflastersteine	24
Märk. Wasserstr.	—	—	—	110	Braunkohle	106

Nächst der Braunkohle ist der wichtigste böhmische Exportartikel der Zucker, und zwar in Gestalt des Verbrauchszuckers: 277 663 t (Rohzucker 34 240 t). Dieser böhmische Exportartikel ist für die Elbschiffahrt sehr wichtig; denn einerseits wird er in den Versandhäfen — hauptsächlich Aussig-Schönpriesen 108 000 t, Laube 45 000 t, und durch Vermittlung der Moldau Prag 34 200 t — in großen Mengen als Massengut schiffsladungsweise verfrachtet und somit durch ihn die Schiffstragfähigkeit sogleich ganz ausgenützt. Andererseits benutzen diese Zuckerladungen die Elbe so lange wie irgend möglich. Sie bilden reines Transitgut, da Hamburg als österreichischer Exporthafen dient, eine Stellung, die ihm von Triest stark streitig gemacht wird. Dieser Zucker geht unter Zollverschluß von Böhmen bis zum Hamburger Freihafen durch. Es sei schon hier bemerkt, daß die Großschiffahrt dieses günstige und wichtige Transportgut fast ganz an sich gerissen hat.

Die dritte Stelle in der Reihe der böhmischen Transportgüter nimmt in der Talschiffahrt weiches bearbeitetes Nutz- und Bauholz ein, das, im Gegensatz zum Floßholz, in Kähnen zur Verladung gelangt; dieses Gut benutzt die Elbe fast ausschließlich nur bis zum Königreich Sachsen.

Im ganzen betrug der direkte Versand Böhmens nach Hamburg 1910: 445 000 t.

Der Empfang Böhmens aus Deutschland auf der Elbe besteht in der Hauptsache aus Transitgütern, die die Elbe von Hamburg aus benutzt haben. Sie bestehen vor allem aus Lein- und Oelsaat (1910: 91 103 t), Schwefelkies (67 000 t), Borke und Gerbhölzer (37 745 t). Insgesamt betrug der böhmische Empfang direkt aus Hamburg 530 000 t. Weitere wichtige Empfangsgüter Böhmens sind Roheisen (61 000 t) und Salz (61 000 t); letzteres stammt ausschließlich aus der Provinz Sachsen und benutzt die Elbe meist von Schönebeck aus.

II. Kapitel.

Entwicklung der Elbflotte.

Nachdem gezeigt worden ist, welche Art von Gütern die Elbschiffahrt aufsucht und nach welchen Punkten der Verkehr hauptsächlich gerichtet ist, soll nunmehr dargestellt werden, welcher Schiffspark der Elbschiffahrt zur Bewältigung jener Güter

zur Verfügung steht und wie sich die Elbflotte in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat.

Die sicheren statistischen Unterlagen, die hierfür zur Verfügung stehen, sind ziemlich gering und wenig ergiebig, denn es fehlt bei der Elbe gänzlich an Veröffentlichungen und Zusammenstellungen, wie sie der Rhein in den jährlichen Veröffentlichungen der vereinigten Rheinschiffahrtsregister und der Rheinschiffahrtskommission, ferner in den leicht zugänglichen und für jenes Stromgebiet ziemlich vollständigen Registern der Versicherungsgesellschaften in Frankfurt und Mannheim und in den Vermessungsbüchern des Germanischen Lloyd besitzt, die fast sämtliche in den letzten 15 Jahren für den Rhein erbaute Schiffe enthalten. Derartige Hilfsmittel sind für die Elbschiffahrt nur unvollkommen vorhanden oder fehlen ganz, so daß man bei Darstellung der Elbschiffahrt auf die Angaben der deutschen Reichsstatistik beschränkt ist, die seit 1872 alle fünf Jahre über den Schiffsbestand der deutschen Binnenschiffahrt erhoben und veröffentlicht werden. Da aber die Art der Erhebung eine wenig gründliche und nicht immer zuverlässige ist und die Fragestellung sich oft auf Punkte erstreckt, die für die Praxis und die wissenschaftliche Bearbeitung ziemlich nebensächlich sind, während wichtige Tatsachen von der Erhebung unberücksichtigt gelassen werden, so ist aus ihr nur ein wenig ergiebiges Material zu entnehmen. Eine Vergleichung der veröffentlichten Erhebungsergebnisse der einzelnen Jahre untereinander und ihre Verwertung für eine entwicklungsmäßige Darstellung der Elbschiffahrt ist deshalb nur in ganz beschränktem Umfange möglich, zumal die Fragestellung und das Zahlenmaterial, das nach jeder statistischen Aufnahme veröffentlicht wird, fast jedesmal wechselt und die gewonnenen Zahlenresultate wegen veränderter Gruppierung der statistischen Ergebnisse oft untereinander nicht vergleichbar sind.

Aus diesen Gründen sind bei den folgenden Zusammenstellungen die Jahre 1872, 1877 und 1882 ganz fortgelassen worden, weil eine Vergleichung der für diese Jahre von der Reichsstatistik angegebenen Zahlen mit den späteren zu ganz irreführenden Ergebnissen führen würde. Für die übrigen Jahre von 1887 bis 1907 sind nur diejenigen wenigen Zahlenangaben zum Vergleich herangezogen worden, deren Unterlagen in den verschiedenen Jahren durch gleiche Erhebungsmethoden gewonnen

sind, oder die sich auf Grund der Statistik nachträglich mit Sicherheit gleichmäßig berechnen ließen.

In Tabelle 12 (S. 30) ist versucht worden, ein Gesamtbild des Schiffsparkes des gesamten deutschen Elbstromgebietes, also der Elbe mit all ihren Nebenflüssen, den märkischen Wasserstraßen und dem Hamburger Binnenhafen zu geben, wobei freilich die Einschränkung gemacht werden muß, daß die zahlenmäßigen Werte der im österreichischen Elbegebiet beheimateten Elbschiffe aus Mangel an statistischen Unterlagen haben unberücksichtigt gelassen werden müssen.

Denn es bestehen keine Zählungen und Angaben des österreichischen Schiffsbestandes auf der Elbe. Die Oesterreichische Betriebszählung für das Jahr 1902 jedoch weist an der Elbe 222 Wassertransportbetriebe mit insgesamt 630 beschäftigten Personen auf, ferner noch 8 Schiffahrtsbetriebe als Nebenbetriebe. Aus dem Vergleich der Zahlen der in den Betrieben Beschäftigten und der Betriebe ersieht man, daß diese sämtlich kleine Betriebe sein müssen, von denen wohl keiner mehr als einen Kahn besitzt; denn zur normalen Besatzung gehören 3 Personen. Da in diesen Ziffern auch die zahlreichen Fahrbetriebe enthalten sind, so wird man nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß 1902 in Böhmen etwa 170 Schiffsunternehmungen mit ebensoviel Schleppkähnen für den weitstreckigen Elbverkehr vorhanden waren. Diese Zahl wird sich während der für die folgende Berechnung in Betracht kommenden Zeit annähernd gleich geblieben sein, weshalb die Zahl 170 für alle Jahre als Zahl der österreichischen an der Elbschiffahrt beteiligten Schleppkähne den Zahlen der deutschen Statistik im Endergebnis hinzugezählt werden wird. Dies wird umso eher der Wahrheit entsprechen, als in Böhmen niemals während dieser Zeit ein Großschiffahrtsunternehmen bestanden hat.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß mehrfach österreichisches Kapital in Schiffen angelegt ist, die in Deutschland, zumeist im Königreich Sachsen beheimatet sind. Das hat seinen Grund darin, daß hier die Steuern und Abgaben niedriger sind als in Oesterreich. So hat die größte, mit österreichischem Geld gegründete Elbschiffahrtsgesellschaft, die »Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-Ges.« ihren Sitz in Dresden. Die Schiffe dieses rein österreichischen Unternehmens sind daher in den Zahlen der deutschen Binnenschiffahrtsstatistik mit enthalten.

Tab. 12.
Bestand an Binnenschiffen im Stromgebiet der Elbe
(nach der Reichsstatistik).

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	Anzahl der Schiffe			Die Tragfähigkeit soweit angegeben betrug:							
				bei Schiffen ohne eigne Triebkraft			b. Dampfschiffen überhaupt		bei Frachtdampfschiffen		
Jahr	ohne eigne Triebkraft	mit eigner Triebkraft	Zusammen	Zahl der Schiffe	Zus. Tragfähigk. in 1000 t	Durchschnittl. 1 Schiff t Tragf.	Zahl der Schiffe	Zus. Tragfähigk. in 1000 t	Zahl der Schiffe	Tragf. in 1000 t	durchschn. 1 Schiff t Tragf.
1887	10 151	471	10 622	10 110	976	96	271	17	39	5	136
1892	11 582	726	12 308	11 506	1 274	111	521	28	48	7	147
1897	10 756	940	11 696	10 610	1 435	135	759	41	57	7	118
1902	11 622	1 382	13 004	11 478	2 086	181	1 222	60	70	12	175
1907	12 005	1 771	13 776	11 992	2 356	196	1 770	81	431	29	68

Aus Spalte 2—4 dieser Tabelle geht hervor, daß die Zahl der Elbschiffe in den letzten Jahren bedeutend gestiegen ist. Und zwar ist die Vermehrung der in Spalte 3 aufgeführten Schiffe mit eigener Triebkraft bei weitem größer, als diejenige der in Spalte 2 dargestellten Schiffe ohne eigene Triebkraft, also der Fracht- und Lastkähne. Trotzdem aber reichen erstere in ihrer Bedeutung für den Frachtverkehr als Gütertransportschiffe nicht im entferntesten an die der Frachtkähne heran, was ein Vergleich der Tragfähigkeit der reinen Frachtdampfer in Spalte 11 mit derjenigen der Frachtkähne in Spalte 6 beweist. Ferner lehrt eine Gegenüberstellung von Spalte 8 und 10, daß der Zahl nach die weit geringere Menge der Elbdampfschiffe aus Frachtdampfern, die Mehrzahl aber aus kleinen Verkehrsbooten besteht, die vor allem im Hamburger Hafen zum Hafendienst und auf den märkischen Wasserstraßen zum Personen- und beschränkten Gütertransport dienen. Eine dritte Gruppe unter ihnen bilden die reinen Schleppdampfer, die zwar für den Schiffahrtsverkehr sehr wichtig sind, aber für die Bewältigung des Gütertransportes nur mittelbar in Frage kommen.

Das wichtigste Gütertransportmittel auf der Elbe bilden die Frachtkähne, deren Entwicklung deshalb einer besonderen Betrachtung unterzogen werden soll.

Spalte 5 und 6 der Tabelle 12 veranschaulichen zuerst das für die Elbschiffahrt typische Wachstum der Zahl, wie der Größe der Frachtschiffe. Ihre Zahl ist von 1887 bis 1907 von 10 110 auf 11 992 (18 %) gestiegen, während die Tragfähigkeit von

976 560 t auf 2 356 507 t (131 %) anwuchs. Es zeigt sich also, daß die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Kahnparkes gegenüber der absoluten Zahl der Schiffsgefäße eine bedeutend größere ist, d. h., daß die Größe und Tragfähigkeit der einzelnen Schiffe sich nicht unbeträchtlich vermehrt hat.

Wenn freilich in Spalte 7 die durchschnittliche Tragfähigkeit für das Jahr 1887 auf 96 t und für das Jahr 1907 auf 196 t angegeben wird, so läßt das wohl ein wahrheitsgemäßes Bild der relativen Leistungsfähigkeitssteigerung, nicht aber ein solches der absoluten Größen der eigentlichen Elbfahrzeuge zu; denn in der statistischen Aufstellung, die das ganze Stromgebiet der Elbe umfaßt, sind auch die kleinen und kleinsten Schifferboote der Unterelbe und der märkischen Gewässer, die in der Reichsstatistik dem Stromgebiet der Elbe zugerechnet sind, sowie die nur zum Hamburger Hafendienst bestimmten, sehr zahlreichen Schuten und Leichterboote enthalten. Diese an Zahl den eigentlichen Elbtransportschiffen weit überlegenen kleinen Fahrzeuge, die für den weitstreckigen Gütertransport nicht in Frage kommen, drücken die Durchschnittszahl der Tragfähigkeit für das Elbegebiet auf ein tieferes Niveau herab und entstellen dadurch die Wirklichkeit. Daher sind diese summarisch gewonnenen Zahlen nicht allzu wertvoll. In folgendem (S. 32) ist eine Tabelle zusammengestellt worden, die, jene Fehler möglichst vermeidend und verbessernd, ein Bild von der wirklichen Entwicklung der Frachtgüterflotte der Elbe geben soll. Es sind in ihr nur die unmittelbar an der deutschen Oberelbe mit Ausschluß ihrer Nebenflüsse und Kanäle beheimateten Kähne ohne eigenen Antrieb berücksichtigt. Die nur im Hamburger Hafen zu Vermittlungs- und Verladungstransporten benutzten kleinen Schuten und Leichter sind in Spalte 3 und 6 sowohl nach Zahl wie nach Tragfähigkeit gesondert aufgeführt, damit sie nicht das Gesamtbild für die Frachtkähne störend beeinflussen.

Die Zahl der Frachtkähne, die in Spalte 2 aufgeführt sind, und die die eigentliche Transportflotte der Elbe darstellen, möchte fast wegen ihrer Niedrigkeit im Verhältnis zu den in Tabelle 12, Spalte 5 mitgeteilten Zahlen Verwunderung erregen: dort weist das Jahr 1907 12 005 Schiffe, hier dasselbe Jahr nur 1782 Schiffe auf, also kaum den siebenten Teil. Anders stellt sich jedoch ein Vergleich der Tragfähigkeit dieser Schiffe für dasselbe Jahr, wie er aus Tabelle 12, Spalte 6 und Tabelle 13, Spalte 5 entnommen

Tab. 13.
Bestand an antriebslosen Schleppkähnen an der Elbe ohne ihre Nebenflüsse von Sachsen bis Hamburg.
(auf Grund der Reichs- und Hamburger Statistik).

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
	Zahl der Schleppkähne			Tragfähigk. d. Schleppkähne			Proz. Zunahme seit 1887		
Jahr	ohne die Leichter und Schuten Hamburgs	Leichter und Schuten Hamburgs	Zusammen	ohne die Leichter u. Schuten d. Hamb. Geb.	Leichter und Schuten in Hamb.	Zusammen	Zahl (aus Sp. 2) %	Tragfähigkeit (aus Sp. 5) %	Durchschn.-Tragfähigk. ein. Kahnes a. Sp. 2 in t
1887	1 629	3 057	4 686	195 009	114 794	309 803	—	—	122
1892	2 015	3 791	5 806	508 634	149 946	658 580	24	165	254
1897	2 044	3 325	5 369	577 346	148 650	725 996	26	196	288
1902	2 169	4 256	7 425	956 919	238 678	1 195 597	34	390	435
1907	1 782	5 484	7 266	1 051 929	349 587	1 401 516	9	439	584

werden kann: dort Gesamttragfähigkeit aller antriebslosen Elbschiffe 2 356 507 t, hier Gesamttragfähigkeit aller Elbfrachtschiffe 1 051 929 t, also fast die Hälfte. Somit ergibt sich aus diesen beiden Tabellen, daß der siebente Teil aller Schiffe fast die Hälfte der Tragfähigkeit aller Schiffe in sich vereinigt, und daraus folgt weiter, daß sich in Tab. 13, Spalte 10 für die Größe und Tragfähigkeit der Frachtkähne bedeutend höhere Durchschnittswerte ergeben müssen, als in Tab. 12, Spalte 7.

Betrachtet man nun die Entwicklung dieser so gefundenen wirklichen Elbtransportflotte im engeren Sinne [1]), von der im folgenden allein noch die Rede sein soll, eingehender, so zeigt sich in den 20 Jahren von 1887—1907 ihrer Zahl nach nur eine Steigerung von 9 %, der Tragfähigkeit nach aber eine solche von 439 %. Doch ist sie in den einzelnen Zeitabschnitten eine so verschiedene, daß es sich verlohnt, diese Verschiedenheit etwas näher zu betrachten. Von 1887/1892 weist die Elbflotte ihr größtes Wachstum auf, nämlich in der Zahl der Schiffe 24 % und in ihrer Tragfähigkeit 165 %. Es hängt dieses Wachstum damit zusammen, daß Ende der 80er Jahre der Elbverkehr von und nach den märkischen Wasserstraßen einen bedeutenden Aufschwung nahm, überhaupt die Konjunktur in der Elbschiffahrt eine besonders günstige war, so daß zahlreiche neue Schiffahrtsbetriebe entstanden. In dem folgenden Jahrfünft ist die Entwicklung eine bedeutend ruhigere, da der Bedarf an Schiffsmaterial in der vorhergehenden Periode gedeckt worden war und durch

1) Hinzuzurechnen sind dabei, wie oben angeführt, für jedes Jahr rund 170 österreichische Schleppkähne mit ca. 40 000 t Tragfähigkeit.

zahlreiche Vereinbarungen unter den Schiffahrttreibenden eine allzu scharfe gegenseitige Konkurrenz vermieden wurde. Wenn auch mehrere neue große Schiffahrtsunternehmungen in dieser Zeit gegründet wurden, so begnügten sich diese doch meist damit, alten Kahnraum aufzukaufen und in ihrer Hand zu vereinigen, ohne Neubauten vornehmen zu lassen, so daß sich daraus nur eine Neuerung in der Organisation, nicht aber eine Vermehrung der gesamten Transportmittel ergab. Eine ganz andere Tendenz zeigt dagegen das nächste Jahrfünft von 1897/1902, das den Anfang der Zeit schärfster Konkurrenzkämpte bildet. Während dieser Kampfjahre, die genauer vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1904 reichen, vermehrten fast alle größeren Unternehmungen in einer der Entwicklung des Frachtangebotes nicht entfernt entsprechenden Weise ihre Bestände an Schleppkähnen sowohl der Zahl wie der Größe und Tragfähigkeit nach, um einerseits die günstige Konjunktur zu Beginn des Jahrhunderts voll ausnutzen zu können und andererseits ihre Konkurrenten niederzukämpfen. So kam es, daß von 1897/1902 die Zahl der Schiffe um 34 %, ihre Tragfähigkeit um 390 %[1]) gegenüber dem Jahre 1887 gestiegen war, während im Jahre 1897 die Steigerung für die Schiffszahl erst 26 %, für die Tragfähigkeit 196 % betragen hatte und sie im Jahrfünft 1892/1897 nur um 2 % bez. 31 % gewachsen war. Demgegenüber stellt das Jahr 1907 ein bedeutend geringeres Wachstum der Elbflotte fest, was eine Folge der seit 1904 zur Durchführung gelangten Konzentrationsbewegung in der Elbschiffahrt war. Die Zahl der Schiffe wies sogar absolut einen nicht unerheblichen Rückgang gegen das Jahr 1902 auf, und die Tragfähigkeit steigerte sich gleichzeitig nur in mäßigen Grenzen (49 % gegen 194 % im Jahrfünft 1897/1902). Die Kartellgesellschaften setzten, nachdem der Konkurrenzkampf durch ihren Zusammenschluß bedeutend abgeschwächt war, nunmehr zahlreiche alte kleinere Kähne, die durch die Höhe ihrer Betriebs-, Unterhaltungs- und Versicherungskosten schon längere Zeit unrentabel gearbeitet hatten, außer Betrieb.

Es ist nicht uninteressant, einen Vergleich anzustellen zwischen

1) Zu dieser Zahl ist zu bemerken, daß im Jahre 1902 eine Neueichung aller Elbschiffe stattgefunden hat und daß durch ein neues Eichverfahren die Tragfähigkeit einzelner Schiffe etwas höher berechnet worden ist, als die früheren Eichungen ergeben hatten. Doch macht diese Verschiebung nur einen verschwindenden Teil des Zuwachses der Gesamttragfähigkeit aus.

dem der Elbe jährlich zufließenden Frachtgüterquantum und dem ihr für dessen Bewältigung zur Verfügung stehenden Kahnraum. Zu diesem Zwecke ist in nachfolgender Tabelle 14 die Gesamttransportgütermenge der Elbschiffahrt, wie sie in Tabelle 5 gefunden und zusammengestellt worden ist, mit der zu ihrer Bewältigung zur Verfügung stehenden Elbflotte nach Tabelle 13 Spalte 2 bez. 5 verglichen worden.

Hierbei sei jedoch betont, daß die Zahlen der Tabelle 14 nur einen Vergleichswert besitzen, und nicht als absolute Zahlen verwendet werden können. Denn diese Zahlen sind, wie oben ausgeführt, nur von relativer Richtigkeit, und überdies muß beachtet werden, daß zur Bewältigung des Güterangebotes auf der Elbe, vor allem für das nach und von Hamburg kommende, nicht nur die »reine« Elbflotte, wie sie in Tab. 13 aufgestellt ist, sondern abgesehen von den etwa 170 in Böhmen beheimateten Schiffen, auch die der märkischen Wasserstraßen stark mit herangezogen werden müssen. Da für letztere jedoch, soweit sie am langstreckigen Elbverkehr beteiligt sind, keine sicheren Zahlen gefunden werden können, so konnten hier nur die an der Elbe beheimateten Transportkähne berücksichtigt werden. Trotzdem können die gefundenen Zahlen als Vergleichswerte ein brauchbares Material ergeben. Außerdem sind in Tab. 14 auch nicht die Frachtdampfer berücksichtigt worden, deren Transportleistung zwar im Verhältnis zum Gesamtverkehr gering ist, deren Zahl und Tragfähigkeit aber, wie aus Tabelle 12 zu ersehen ist, doch in letzter Zeit stark anwächst. Im allgemeinen werden die in Spalte 4 der Tab. 14 gefundenen Zahlen in der Wirklichkeit noch etwas kleiner, also ungünstiger sein.

Tab. 14.
Vergleich zwischen Frachtschifffflotte und Gesamtverkehr auf der Elbe.

1. Jahr	2. Gesamttragfähigkeit der Frachtdampfer und Schleppkähne auf der deutschen Elbe in t	3. Gesamtgüterverkehr in t	4. Auf 1 Schiffstonne kommen Gütertonnen
1887	200 000	3 800 000	19,0
1892	515 700	5 000 000	9,6
1897	584 000	6 200 000	10,6
1902	968 900	7 442 000	7,5
1907	1 080 900	10 370 000	9,6

Betrachtet man die Verhältniszahlen in Spalte 4 der vorstehenden Tabelle, so wird die oben geäußerte Vermutung durch sie ihre Bestätigung finden: Von 1887/1907 hat sich die durchschnittliche Beschäftigungs- und Ausnutzungsmöglichkeit der Elbschiffe genau um die Hälfte verringert und zwar in ziemlich gleichmäßigem Rückgang [1]). Die kleine Aufbesserung, die das Jahr 1907 aufweist, ist nicht hoch zu bewerten, da in ihm zwar einerseits der Zusammenschluß eines großen Teiles der Elbschiffahrttreibenden erfolgte und dabei manche alte, bisher nur für den heißesten Konkurrenzkampf verwendete Frachtschiffe aus den Schiffslisten gestrichen wurden, dafür aber andererseits am Ende des Jahres 1907 ein neues bedeutendes Schiffahrtsunternehmen gegründet wurde, das schon im Jahre 1909 mit 59 n e u erbauten Schleppkähnen größter Abmessung auf der Elbe fuhr und dadurch den Kahnraum wieder stark vermehrte, ohne daß im Güterangebot sich eine entsprechende Steigerung zeigte. Ganz besonders deutlich kann man übrigens auch aus dieser Tabelle die schon erwähnte Tatsache erkennen, daß zwischen den Jahren 1897 und 1902 der Kahnraum infolge des Konkurrenzkampfes in einer übermäßigen, der Nachfrage nicht entfernt angepaßten Weise vermehrt und dadurch die Beschäftigungsmöglichkeit der einzelnen Frachtfahrzeuge fast um 25 % verringert worden ist. Die auf eine Tragfähigkeitstonne eines Frachtschiffes kommende jährliche Gütermenge sank in diesem Zeitabschnitt von 10,0 t auf 7,5 t herab.

Durch zwei Momente wird dieses ungünstige Resultat in seiner Bedeutung für die Schiffahrt noch beträchtlich verstärkt.

Es muß berücksichtigt werden, daß von Jahr zu Jahr durch technische Fortschritte im Bau der Frachtfahrzeuge und Schleppdampfer, sowie durch Vervollkommnung der Verfrachtungs- und Löschtechnik in den Hafenplätzen die Leistungsmöglichkeit einer Schiffseinheit sich bedeutend gesteigert hat und auch wegen der weit höheren Bau- und Betriebskosten in neuerer Zeit sich steigern mußte. Die Reisezeit zu Berg ist in den letzten 15 Jahren etwa um $^1/_3$—$^1/_2$, die Löschzeit in den Häfen etwa um die Hälfte verkürzt worden, so daß jedes Frachtschiff nach Empfang eines Frachtauftrages bedeutend schneller wieder auf dem Frachtmarkt ver-

1) Die Zahlen des Jahres 1892 sind als unnormal zu betrachten, weil in diesem Jahre der Verkehr auf der Elbe wegen der Choleraepidemie in Hamburg ein ganz außergewöhnlich geringer gewesen ist, ohne daß dies mit dauernden wirtschaftlichen Verhältnissen im Zusammenhang gestanden hätte.

wendbar wurde. Man rechnet, daß durch diese Umstände die Leistungsfähigkeit eines Frachtschiffes gleicher Tragfähigkeit in den letzten 25 Jahren sich etwa verdoppelt hat. Das läßt also die Ueberproduktion an Kahnraum, wie sie aus Tabelle 14 hervorgeht, noch bedeutsamer werden.

Und noch ein zweites Moment kommt hinzu: Die Ladefähigkeit eines Frachtschiffes nimmt naturgemäß mit dem Sinken des Wasserstandes ab, da bei der geringen Tiefe, die im allgemeinen die Elbe aufweist, bei niedrigem Wasser die Tauchtiefe der Schiffe verringert werden muß, die Frachtsätze normalerweise aber aufsteigen. So kommt es, daß nur ein geringer Teil des Jahres es erlaubt, die Frachtschiffe mit voller Ladung fahren zu lassen, wodurch sich die vorhandene Gütermenge auf eine größere Zahl von Fahrzeugen verteilt und die Ausnutzungsfähigkeit des einzelnen herabgemindert wird. In dieser Beziehung sind aber in den letzten 20 Jahren bedeutende Wandlungen durch die staatlichen Stromregulierungsarbeiten eingetreten, so daß von Jahr zu Jahr die Zahl derjenigen Betriebstage wächst, an denen selbst die größten Fahrzeuge mit voller Ladung die ganze Elbe von Hamburg bis Böhmen befahren können. Das bedeutet aber wieder nichts anderes, als daß die Ausnutzungs m ö g l i c h k e i t einer Schiffseinheit gewachsen ist.

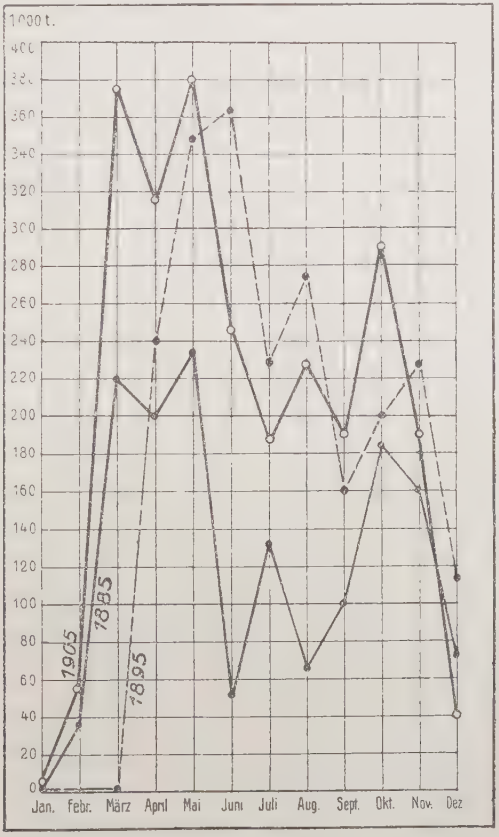
Aus diesen Umständen ersieht man, daß man, um das Kahnraumangebot im Verhältnis zum Güterangebot richtig zu bewerten, nicht nur die Ergebnisse der Tab. 14 Spalte 4 benutzen darf, sondern daß man vielmehr für die letzten Jahre gegenüber den früheren die Tragfähigkeitsangaben noch um ein reichliches Drittel vermehren muß und sie dann erst in das Verhältnis zu dem Gesamtgüterangebot der Elbe setzen darf. Nur so erhält man ein richtiges Bild von der durchschnittlichen t a t s ä c h l i c h e n A u s n ü t z u n g des Kahnraumes auf der Elbe im Verhältnis zu seiner Ausnutzungs f ä h i g k e i t und Ausnutzungs m ö g l i c h k e i t.

Wirft man die Frage auf, wie sich solche Zustände in der Elbschiffahrt bei freier Konkurrenz haben herausbilden können, so ist darauf hinzuweisen, daß der Elbverkehr in hohem Maße ein Saisonverkehr ist, d. h. zeitweise sehr starke Anforderungen stellt, um aber schnell wieder abzuflauen, und daß dieser Charakter des Elbverkehres sich von Jahr zu Jahr verstärkt hat. Dies veranschaulichen die Tab. 15 und 16, auf denen der Bergverkehr ab

Hamburg und der Talverkehr an der böhmischen Grenze nach ihren monatlichen Leistungen für die wohl als normal geltenden Jahre 1885, 1895, 1905 dargestellt werden. Man sieht aus ihnen, wie vor allen Dingen in den Frühjahrs- und Herbstmonaten plötzlich sehr starke Anforderungen an den Elbverkehr gestellt werden,

Tab. 15.

Durchgangsverkehr zu Tal an der Zollgrenze zu Schandau.

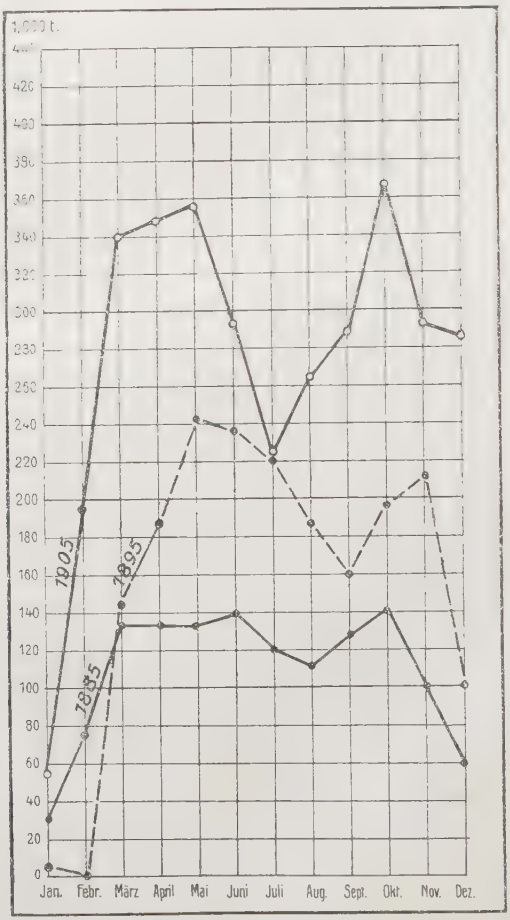


und zwar an beiden Hauptverkehrszentren, in Hamburg und Böhmen, zu gleicher Zeit, daß diese Anforderungen aber ebenso schnell wie sie gekommen, wieder zurückgehen. Es hängt dies einerseits mit den Wasserstandsverhältnissen, andererseits aber mit der Art der Frachtgüter zusammen, die auf der Elbe verschifft werden, indem vor allen Dingen in Hamburg im Herbst und im Frühjahr die Getreidemassen der letzten überseeischen

Ernte und in Böhmen im Herbst für den Winterbedarf und im Frühjahr für die Auffüllung des gelichteten Winter- und Frühjahrvorrates Braunkohlenmassen, sowie ebenfalls große Getreidemengen zur Verfrachtung gelangen.

Tab. 16.

Hamburgs Elbverkehr zu Berg.



Die Ausrüstung eines auf freier Konkurrenz beruhenden Gewerbes mit den ihm nötigen Betriebsmitteln richtet sich aber automatisch nach den stärksten Beschäftigungszeiten, zumal diese in der Regel die lohnendsten sind. Das trifft auch für die Elbschiffahrt zu. Von einer Ueberproduktion an Kahnraum konnte man, wenigstens bis vor 5 oder 6 Jahren, während der günstigsten

Beschäftigungszeiten im Frühjahr und Herbst nur in geringem Umfang reden; nach ihr wird die Menge des notwendigen Kahnraumes berechnet. Und da die Kurven der plötzlichen Nachfrage immer höher und zwar ganz unvermittelt ausschlagen, so ist es auch erklärlich, daß der Kahnraum noch von Jahr zu Jahr eine immer stärkere Vermehrung finden mußte, wenn er diesen plötzlichen, freilich nur vorübergehenden Anforderungen gerecht werden wollte. Auf die günstige Geschäftszeit aber folgt die flauere, und zwar auf allen Gebieten der Elbe zu gleicher Zeit, während der dann der Kahnraum nur wenig beschäftigt ist und unrentabel brach liegt. Einigermaßen regulierend wirkt zwar während der beschäftigungsarmen Sommerperiode der sinkende Wasserstand und damit die verringerte Ladefähigkeit der Frachtschiffe auf das Verhältnis von Kahnraumangebot und Güterangebot ein. Doch ändert das nichts an der Tatsache, daß auf der Elbe in wachsendem Maße eine Ueberproduktion von Kahnraum vorhanden ist, bei deren Besprechung der Jahresbericht der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften« für das Jahr 1910 noch einen weiteren, nicht unwichtigen Grund hervorhebt, wenn er sagt: »Diese Vermehrung ist keineswegs durch das vorhandene Bedürfnis bedingt gewesen, sondern hervorgerufen durch das übermäßige Angebot von seiten der Mehrzahl der Werften, die neben der eigenen weitgehenden Krediteinräumung Schiffshypothekengelder in großem Umfange, vornehmlich von ausländischen Banken, zur Verfügung hatten. Zu der so geschaffenen Ueberproduktion an Betriebsmitteln standen die vorhandenen Gütermengen in gar keinem Verhältnis.« Im folgenden Abschnitt wird ausführlich auf diesen Punkt eingegangen werden.

II. Abschnitt.

Organisation der Einzelunternehmungen.

I. Kapitel.

Wesen der gewerblichen Einzelunternehmung.

Der Betrieb der Elbschiffahrt zersplittert sich in eine große Zahl mehr oder weniger kapitalkräftiger Einzelbetriebe und Einzelunternehmungen, eine Erscheinung, wie wir sie bei der Schiffahrt auf fast allen wichtigeren Binnenwasserstraßen finden. Kaum in einem anderen Gewerbe bestehen nebeneinander so bedeutende Unterschiede von Betriebsgrößen, wie in der Frachtschiffahrt, was mit den verschiedenen Zwecken zusammenhängt, mit denen der Gütertransport auf einer Wasserstraße betrieben wird.

Scharf trennt sich vor allem nach Art der Unternehmer und des Geschäftsbetriebes der lokale und der weitstreckige Frachtverkehr, jener oft vergleichbar mit dem Botenfuhrwerk auf der Landstraße, dieser mit der Eisenbahn. Zwergbetriebe, die mit Schiffsgefäßen von kaum mehr als 50 bis 70 t Tragfähigkeit arbeiten, finden wir heute vielfach noch in der Mark, aber auch in den mecklenburgischen Gebieten der Oberelbe. Es ist selbstverständlich, daß derartige Betriebe nicht der Frachtschiffahrt einer großen Binnenwasserstraße zugerechnet werden dürfen und deshalb in vorliegender Arbeit keine Berücksichtigung und Besprechung finden können. Denn das Wesen und die Bedeutung des Binnenwasserstraßenverkehrs im engeren Sinne liegt gerade in der Größe der Transportgefäße, die es ermöglicht, auf einer Fahrt gewaltige Gütermengen zu transportieren und deshalb vorzüglich geeignet ist zur Verfrachtung von Massenkonsumartikeln. Während z. B. ein normaler Eisenbahnzug Güter im Gewichte von 400—600 t fortbewegt, sind heute auf der Elbe Schiffsladungen

von 700—800 t das Normale, solche von 1000—1100 t nichts Seltenes mehr.

In diesen Größenausdehnungen der Schiffsladungen und Schiffsräume liegt jedoch auch eine gewisse Einschränkung für die Verwendbarkeit des Wasserstraßentransportes, die für ihn zugleich auch ein ganz spezifisches Charakteristikum bildet: Er ist nur anwendbar für die Beförderung auf größere Entfernungen. Das Verladen und Verstauen von so gewaltigen Gütermengen am Ausgangshafen, wie das Entladen am Bestimmungsort erfordert auch bei Vorhandensein der modernsten technischen Hilfsmittel und des bestgeschultesten Ladepersonals eine nicht geringe Summe von Zeit und Kosten, die stets, sollen sie nicht die Rentabilität des Wassertransportes ungünstig beeinflussen und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Eisenbahn herabmindern, in einem gewissen Verhältnis zu der Länge des Transportweges stehen müssen. Die Rentabilität des Wasserweges für Frachtgüter wächst mit der Entfernung, auf der letztere ihn benutzen. So betrug (nach *Sympher*) im Jahre 1910 die mittlere Transportentfernung auf den deutschen Wasserstraßen 293 km, auf den deutschen Eisenbahnen jedoch nur 153 km, also fast nur die Hälfte.

Es ergeben sich somit für die Frachtschiffahrt im engeren Sinne, wie sie in den folgenden Abschnitten hinsichtlich ihrer Organisation besprochen werden soll, zwei deutliche Merkmale: Die Benutzung des Wasserweges für Massentransporte, und zwar nur auf weitere Entfernungen. Deshalb ist also jener früher erwähnte Kleinverkehr lokaler Natur auf den Elbwasserstraßen von der Besprechung hier auszuschließen.

Aber auch noch weitere Einschränkungen sind für die Behandlung der verbleibenden großen Zahl von Schiffahrtsbetrieben zu machen. Es soll hier nur die Rede sein von den Betriebsorganisationsformen im Schiffahrtsgewerbe. Nicht jeder Unternehmer, der ein Frachtschiff auf der Elbe schwimmen läßt, betreibt die Schiffahrt gewerbsmäßig. Unsere natürlichen Binnenwasserstraßen sind heute noch frei, d. h. sie stehen einem jeden zur Benutzung als Transportweg offen, bisher sogar ohne besondere Abgabenentrichtung. Aus diesem Umstand aber ist für die Betreibung des Gütertransportes auf Wasserstraßen ein geringeres Betriebskapital nötig und wird eine größere Einfachheit und Bequemlichkeit der Verkehrsunterhaltung herbeigeführt. Der Unter-

nehmer bedarf des Kapitals nur für Beschaffung und Unterhaltung der Transport g e f ä ß e, nicht aber für Bau und Erhaltung des Transport w e g e s, so daß auch die Amortisationskosten bedeutend geringer als bei anderen Verkehrsarten sind. Da überdies das Personal, welches beim Schiffstransport Verwendung findet, verhältnismäßig gering und zum größten Teil ein ungeschultes und billiges ist, das auch bei anderen Arbeitsverrichtungen verwendet werden kann, so ist es kaum verwunderlich, wenn man sieht, daß zahlreiche Industrie- oder Handelsunternehmungen, deren Rohstoff-, Produktions- oder Absatzgebiet von den Elbwasserstraßen berührt oder durchflossen wird, auf diesen in größerem oder geringerem Umfange Frachtkähne, Fracht- oder Schleppdampfer unterhalten, die nur zur Befriedigung ihrer eignen Verkehrsbedürfnisse dienen. Derartige Schiffahrtsbetriebe, die nur Nebenbetriebe anderer gewerblicher Hauptbetriebe sind, und die auf der Elbe nicht selten in Verbindung mit industriellen Unternehmungen, wie Zuckerfabriken, Pulverfabriken, Mühlen, Ziegeleien, Steinbruchsbetrieben und dergleichen, auch im Petroleum- und Obsthandel anzutreffen sind, finden in folgendem keine oder nur nebensächliche Berücksichtigung. Hier sollen nur die g e w e r b l i c h e n S c h i f f f a h r t s u n t e r n e h m u n g e n einer Untersuchung und Besprechung unterzogen werden, und diese Bezeichnung kommt jenen nebenbetrieblichen Schiffahrtsunternehmungen um so weniger zu, als sie die Schiffahrt nur nach eignem Bedarf und daher oft nur periodenweise ausüben, um sie die übrige Zeit im Jahre ruhen zu lassen. Freilich sei schon hier bemerkt, daß es bei manchen Schiffahrtsunternehmungen mittlerer Größe nicht leicht ist, zu entscheiden, ob sie wirklich noch der gewerblichen Schifffahrt zuzuzählen oder nur als Nebenbetriebe von Speditions- oder Getreide- oder Kohlenhandelsgeschäften anzusehen sind.

Die Betriebszählung von 1907 weist Binnenschiffahrt als Nebenbetrieb an der Elbe 40 mal nach, während die Betriebszählung von 1895 noch 66 solche Betriebe feststellte.

Unter gewerbsmäßiger Güterschiffahrt vereinigen sich in der Elbschiffahrt zwei verschiedene Schiffahrtsarten: die Frachtschiffahrt und die Schleppschiffahrt. Wenn auch letztere nur mittelbar an der verkehrsmäßigen Bewältigung des Frachtgüterangebotes beteiligt ist, so verbindet sie doch ihr geschäftliches Interesse eng mit der Frachtschiffahrt, so daß beide nicht voneinander zu trennen und auch vielfach bei größeren Unternehmungen in einer

Hand vereinigt sind. Denn die Frachtschiffahrt ist, wie schon früher gezeigt worden, auf der Elbe zum weitaus größten Teil Sache der Schleppkähne, die keine eignen Antriebsmaschinen besitzen. Dampfschiffe kommen für die Frachtbeförderung nur bei Eil- und Stückgütern in Betracht. Die Schleppkähne lassen sich bei der Talfahrt in der Regel von der Strömung des Flusses treiben, bei den Reisen zu Berg aber müssen sie sich fremder motorischer Kräfte bedienen, die auf der Elbe heute nur in privaten Schleppdampfern vorhanden sind. Im Talverkehr wird dagegen, im Gegensatz zum Rhein, auf der Elbe nur selten geschleppt, fast nur bei Stückgüterladungen. Ohne die Schleppschiffahrt ist also auf der Oberelbe die Bergfrachtschiffahrt heute überhaupt nicht mehr denkbar, und so gehört auch die erstere ihrem Wesen nach zur Güterschiffahrt.

II. Kapitel.

Die Kleinschiffahrt.

1. Wesen des Kleinbetriebes.

Der private Kleinschiffer ist ein Unternehmer, dessen wirtschaftliche Interessen lediglich darauf gerichtet sind, das in seinem ihm als Eigentümer gehörigen Schiffsgefäß fundierte Anlagekapital möglichst hoch zu verzinsen und dadurch aus ihm Gewinn zu ziehen. Damit unterscheidet er sich begrifflich deutlich von dem Vertreter des modernen Schifferhandwerkes, von dem sogenannten Schifferknecht oder Schiffsmann. Im Sprachgebrauch dagegen werden diese beiden ganz verschiedenen Berufsarten kurzerhand als Schiffer bezeichnet und damit die Angehörigen des Schiffahrts- und des Schiffergewerbes gleichmäßig benannt, obwohl sie nur wenig miteinander gemeinsam haben. Denn der Schiffseigner zieht seinen Gewinn aus dem im Schiffsgefäß angelegten Kapital, der Schifferknecht dagegen aus seiner persönlichen, körperlichen Arbeit und Leistungsfähigkeit. Der Schiffahrtsunternehmer, von dem allein in diesem Abschnitt gesprochen werden soll, ist also an sich weder Händler noch Schiffsführer, weder Handwerker noch Handarbeiter, sondern er ist Kapitalist, d. h. Eigentümer eines Wertobjektes, aus dessen wirtschaftlicher Ausbeutung er sich Gewinn und Lebensunterhalt verschafft. Deshalb ist auch der vielfach im Elbgebiet gebräuchliche Ausdruck

Privatschiffseigner klarer und sinnentsprechender, als der ebenfalls denselben Stand bezeichnende Ausdruck Privatschiffer oder Kleinschiffer; trotzdem werden, dem Sprachgebrauch entsprechend, alle drei Bezeichnungen der Kürze halber im folgenden als gleichbedeutend nebeneinander verwendet.

Die beiden letzten Bezeichnungen können leicht zu der irrigen Annahme verführen, als ob das Wesentliche am Kleinschiffer seine körperliche Tätigkeit auf einem Schleppkahn, z. B. als Steuermann oder Schifferknecht, sei. Eine solche kommt praktisch zwar vielfach bei dem Schiffseigner hinzu, wodurch die Betriebskosten durch Ersparung von Mannschaftslöhnen verringert und die Rentabilität des Schiffes oder des in ihm angelegten Kapitals erhöht werden. Notwendig aber zum Begriff und Wesen des Kleinschiffers ist diese eigne Tätigkeit nicht, und es gibt in der Tat einige Privatschiffseigner im Elbegebiet, die nicht persönlich auf ihren Schiffen fahren. Vielmehr beruht diese Gewohnheit auf dem Wesen des Kleinkapitalisten überhaupt, der den Ertrag seines Kapitales durch Verwertung seiner eignen körperlichen oder geistigen Arbeitskraft zu vermehren sucht und auch relativ stärker vermehren kann als der Großkapitalist.

Die Richtigkeit der Auffassung, daß der Kleinschiffer seinem Wesen nach Kleinkapitalist ist, tritt noch deutlicher hervor, wenn man die Verwertungsmöglichkeiten eines Frachtschiffes und damit den Wirkungskreis und das Betätigungsfeld des Privatschiffseigners näher ins Auge faßt. Er kann seinen Kahnraum ausnutzen:

1. Durch Ankauf von Gütern auf eigene Kosten an einem Orte, an dem sie geringen Marktwert besitzen; darauf transportiert er sie zu Wasser an einen Ort, an dem sie höher im Werte stehen und verkauft sie daselbst über den Einkaufspreis. Sein Gewinn besteht hierbei lediglich in dem Ueberschuß, den er beim Verkauf der Güter über dem Einkaufspreis samt Unkosten erhält. Der Kleinschiffer wird also hier zum Händler, sein Handelsgewinn muß neben seinem Unternehmergewinn auch die Betriebskosten enthalten, zu denen die Verzinsung des im Schiff angelegten Kapitals zuzurechnen ist. Diese Art Frachtschiffahrt, bei der der Schiffseigner nicht nur Frachtführer, sondern auch Eigentümer der Frachtgüter ist, war früher, noch bis in die 80er Jahre hinein, nicht selten bei der Kohlenfrachtschifffahrt auf der Elbe von Aussig talwärts zu finden. Heute ist sie

auf der Elbe ganz verschwunden, nachdem kleinere Kahnräume ihre Rentabilität verloren haben, die Kohlenladungen großer Schiffsgefäße aber ein allzu großes Wertobjekt darstellen, dessen Eigentümer der Schiffseigner aus Mangel an genügend eigenem Kapital oder Kredit nicht zu werden vermag. Neuerdings tritt sie gelegentlich wieder bei der Verschiffung von böhmischem Obst auf.

2. Durch Abschluß eines Miet- oder Werkvertrages mit einem Verfrachter, dessen Frachtgütern er seinen Kahnraum zur Verfügung stellt und deren Transport nach einem bestimmten Orte er übernimmt. Dieser Vertrag kommt so zustande, daß der Schiffseigner selber auf dem Frachtmarkt erscheint, dem Verfrachter gegenübertritt und mit ihm den Frachtpreis, d. h. den Mietzins für den von den Gütern eingenommenen Kahnraum samt Transportvergütung vereinbart. Der Kleinschiffer tritt hier als selbständiger Frachtführer auf, der Frachtgewinn abzüglich der Betriebskosten stellt für ihn die Verzinsung seines im Schiffe angelegten Kapitales dar, so daß er an der Höhe des Frachtpreises voll beteiligt ist. Diese Betriebsart war früher die typische für die Privatkleinschiffahrt im Elbegebiet; sie ist heute durch das Aufkommen der Gesellschaften, in deren Befrachtungs- und Vermittlungskontoren sich der größte Teil der der Elbschiffahrt zufließenden Verfrachtungsaufträge konzentriert, für das Frachtgeschäft zu Berg fast ganz verdrängt, aber auch in der Talschiffahrt stark in Abnahme begriffen. Ihr Hauptanwendungsgebiet findet diese Betriebsart heute noch bei der Aussiger Kohlenverfrachtung.

3. Durch Abschluß eines Werkvertrages mit einem Frachtunternehmer, der den Schiffseigner zu einer einmaligen Transportleistung verpflichtet. Die Vergütung, die hierfür der Schiffer erhält, besteht in den häufigsten Fällen nicht in dem vollen Frachtpreis, den der Absender für den Transport seiner Güter bezahlen muß. Vielmehr fließt dieser dem Frachtvermittler zu, der seinerseits bemüht ist, die Vergütung, die er für Ausführung der Frachtleistung dem Schiffer zu zahlen hat, möglichst tief unter dem Frachtpreis des Marktes zu halten und aus der Differenz seinen Gewinn zu ziehen. Der Schiffer aber muß von seinem Lohne, wie auch sonst, seine sämtlichen Betriebsauslagen bestreiten und kann nur den etwa bleibenden Rest als Verzinsung seines Betriebskapitals ansehen. Der Schiffseigner bleibt aber selbständiger Frachtführer. Diese Art des Geschäftes ist die

häufigste Form des Kleinfrachtschiffahrtbetriebes während der letzten 30 Jahre gewesen, soweit die Schiffer noch völlig selbständig waren und sich nicht einem Verbande oder einer Organisation, die sie dauernd band oder verpflichtete, angeschlossen haben (das neuere System der Anteilfrachten).

4. Durch Abschluß eines Dienstvertrages mit einem Frachtunternehmer, indem sich der Schiffer auf die Vertragsdauer verpflichtet, unter bestimmten Umständen, z. B. so oft er mit leerem Kahnraum in einem bestimmten Hafen eintrifft, Frachten nur von diesem Frachtunternehmer, und zwar zu einem während der ganzen Vertragszeit gleichbleibenden Frachtsatze zu nehmen. Es kommt dieses Verhältnis einer bedingten Vermietung des Kahnraumes sehr nahe. Bei dieser Betriebsweise verliert der Unternehmer gänzlich das eigene Interesse an der Lage des Frachtmarktes. Sie wurde früher auf der Elbe das ältere System der Anteilfrachten genannt und war während der 80er und teilweise noch während der 90er Jahre im Verhältnis zwischen den Schleppschiffahrtsgesellschaften und den Kleinschiffern die übliche, indem die ersteren suchten, durch dieses Verfahren unter den Privatschiffseignern speziell für ihr Hamburger Geschäft sich eine feste Kundschaft für ihre Schleppdampfer zu sichern.

5. Durch Vermietung ihres Fahrzeuges auf längere oder kürzere Frist an Frachtunternehmer zu deren völlig freier Verfügung. Der Mietpreis stellt die Verzinsung des in dem Schiff angelegten Kapitals dar, soweit der Schiffseigner durch den Mietvertrag nicht noch zur Bemannung und Transportleistung im Auftrage und nach Anweisung des Mieters verpflichtet ist und in diesem Falle von dem Mietzins noch die Mannschaftslöhne, die sonstigen Betriebskosten sowie Reparatur und Amortisationsaufwand für das Schiff bestreiten muß. In diesem Verhältnis stehen heute diejenigen Schiffseigner, die sich der Privat-Schiffer-Transport-Genossenschaft oder einem anderen Großunternehmen angeschlossen haben.

Diese verschiedenen Ausnutzungsmöglichkeiten des eigenen Schiffes wendet der einzelne Schiffseigner an, je nachdem sich ihm die Gelegenheit bietet und ihm günstige Angebote gemacht werden. Er nutzt seinen Kahnraum während der einen Reise auf diese, während der nächsten auf eine andere Weise aus, soweit er nicht vertraglich auf Zeit an eine bestimmte Benutzungsart seines Fahrzeuges gebunden ist.

Der Kleinschiffahrtsunternehmer unterscheidet sich, im Gegensatz zum Kleinunternehmer in anderen Betrieben, durch seine Stellung und seine Funktionen wesentlich von seinen Angestellten, seinen Gehilfen. Das ist schon in seinem Wesen als Kapitalist begründet; er ist in viel stärkerem Sinne der Leiter und Organisator seines Betriebes, als etwa der Handwerksmeister in seiner Werkstatt. Das geht schon daraus hervor, daß häufig der Schiffseigner nicht persönlich auf seinem Schiffe fährt, also gar nicht das handwerksmäßige Schiffergewerbe selbst ausübt, sondern am Lande bleibt und dort nicht selten irgendein anderes kleines Gewerbe als Beruf betreibt, z. B. eine Schankwirtschaft, Krämerei usw. und nur den von ihm angestellten und bezahlten Schiffsführern seine allgemeinen Anweisungen gibt. Fährt er aber selbst auf seinem Fahrzeug mit, was in der Elbschiffahrt die Regel bildet, so übt er hier die Funktionen des Transportführers und des Steuermannes aus, eine Betätigung, die sich nicht unerheblich von der des übrigen Schiffspersonales unterscheidet. Es liegt also hier tatsächlich ein schärfer ausgeprägtes Ueber- und Unterordnungsverhältnis zwischen Unternehmer und Gehilfen vor, als im Handwerk.

Unterscheidet sich demnach der Privatschiffseigner von den Vertretern des Schifferhandwerks, den Schifferknechten durch seine Stellung innerhalb seines Betriebes, so hebt er sich von den Großschiffahrtsunternehmungen durch die Art ab, wie er sich sein Betriebskapital verschafft, und durch die rechtliche Haftung für Verpflichtungen aus seinem Betrieb. Der Privatschiffseigner verwendet in seinem Unternehmen sein eignes Kapitalvermögen; reicht es allein nicht aus, so verstärkt er es aus Darlehen, für die er durch Eintragung von Schiffshypotheken oder auf andere Weise Sicherheit leistet und für die er feste Zinsvergütung zahlen muß. Kleinschiffahrtsunternehmungen, die zwecks Kapitalbeschaffung auf dem Aktienprinzip aufgebaut sind, gibt es im Gegensatz zum Rhein auf der Elbe nicht. Die Elbgroßschiffahrt dagegen ist ausnahmslos auf dem Gesellschafts- oder Genossenschaftsprinzip aufgebaut.

Man kann sagen, daß in der Elbschiffahrt für den Kleinbetrieb das Arbeiten mit einem einzigen eigenen Fahrzeuge, und zwar mit einem Schleppkahne, die Regel bildet. Denn ein moderner eiserner Schleppkahn, der einen Wert von 30—50 000 M.

besitzt, erfordert schon ein so bedeutsames Betriebskapital, daß es nur wenigen Kleinschiffern möglich ist, mehrere derartige Schiffsgefäße anzuschaffen, zumal das Risiko ihrer Rentabilität bei einer Tragfähigkeit von 1000—1200 t mit ihrer Zahl mehr als proportional wächst; denn es ist bedeutend leichter, für einen Kahn 1000 t Fracht auf einmal zu erlangen als für 3—4 Kähne 3—4000 t. Freilich gibt es und hat es stets auf der Elbe einige Privatschifferunternehmungen gegeben, die sich durch die Tatkraft ihrer Leiter in ein oder mehreren Generationen zu bedeutenderem Umfang hinaufgearbeitet haben. So beispielsweise die Inhaber der Privatschifferfirmen Fr. Andreae-Magdeburg (für den Elbverkehr: 14 Schleppkähne); Karl Böhme-Dresden (2 Dampfer, 28 Schleppkähne) und Gebr. Tonne-Magdeburg (4 Dampfer, 14 Schleppkähne). Doch selbst diese Unternehmungen stellen ihrer Organisation, wie den Standesinteressen ihrer Inhaber nach nichts anderes als gut entwickelte Kleinschifferunternehmungen dar.

2. Umfang und Entwickelung des Kleinbetriebes.

Es ist schwer, für die Elbe ein klares Bild zu gewinnen von dem zahlenmäßigen Umfange des Kleinschiffergewerbes in dem Sinne, wie es im vorhergehenden Kapitel umgrenzt worden ist. Es herrschen über diesen Gegenstand sehr stark von einander abweichende Ansichten, denn eine Zählung des weitstreckigen Binnenschiffahrtsgewerbes, soweit es ausschließlich an der Elbe beheimatet ist, ist bisher weder von Behörden noch von privater Seite vorgenommen worden. Im folgenden soll versucht werden, auf verschiedenen Wegen die Zahl der Kleinschifferbetriebe festzustellen.

Man könnte versucht sein, als sicherste Quelle die Zahlen der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft heranzuziehen; sie umfaßte

im Jahre	1886	4 053	Betriebe.
» »	1910	4 423	»
» »	1911	5 245	»

Es wäre aber irreführend, diese Zahlen als die wirklichen Zahlen der Elbkleinschifferbetriebe anzusehen. Denn einmal reicht die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft örtlich sehr stark in die märkischen Wasserstraßen hinein [1]) und andererseits umfaßt die

1) Im Jahre 1910 lagen von insgesamt 4 423 Betrieben nicht weniger als 421 im Verwaltungsbezirk Burg (bei Magdeburg) und 687 im Verwaltungsbezirk Brandenburg.

Berufsgenossenschaft neben der hier behandelten Güterschiffahrt auch alle Bugsier-, Personenschiffahrts-, Fähr- und Baggerbetriebe, sowie die große Zahl von kleinsten lokalen Schiffahrtsbetrieben und die Schiffahrtsbetriebe des Hamburger Hafens und der Unterelbe [1]), so daß die Zahlen der Berufsgenossenschaft allenfalls nur als Höchstzahl der an der Elbe überhaupt möglicherweise bestehenden Schiffahrtsbetriebe angesehen werden können.

Unterlagen zur Berechnung der gewerblichen Güterschiffahrtsbetriebe gewähren ferner die Erhebungen der deutschen und österreichischen Betriebs- und Berufsstatistik. Die Berufsstatistik besitzt jedoch nur mit ihren Gesamtzahlen für die gesamte Elbe Wert. Denn für die einzelnen Bezirke gibt sie nicht die Zahl der tatsächlich dort die Schiffahrt Ausübenden an, sondern nur die Zahl derjenigen Schiffer, die zufällig am Tage der Zählung sich im Bezirk aufgehalten haben. Ueberdies macht sie keinen Unterschied zwischen Schiffseignern und Schiffsangestellten, so daß diese Statistik für unsere Zwecke nicht verwendbar ist.

Es bleiben daher für das deutsche Oberelbegebiet nur die Zahlen der Betriebszählung vom 1. Juni 1895 und vom 12. Juni 1907. Die Zahlen des Jahres 1882 sind zu wenig spezialisiert veröffentlicht worden.

Tab. 17 versucht ein zahlenmäßiges Bild von der Zahl und der Verteilung der Kleinschiffer zu geben; sie beruht auf den Zahlen, welche für die an die Elbe angrenzenden unteren Verwaltungsbezirke ermittelt worden sind. Dabei ist es freilich nicht zu vermeiden gewesen, daß auch Betriebe zur Anrechnung gelangt sind, die nicht unmittelbar an der Elbe, sondern an einer anderen Wasserstraße, aber in einem Verwaltungsbezirk gelegen sind, der auch an die Elbe grenzt. Solche Bezirke sind vor allem Westpriegnitz, und Jerichow I und II, teilweise auch Dessau. Die hier festgestellten Zahlen sind in der Hauptsache von dem Endergebnis, das die reine Elbschiffahrt darstellen soll, abzuziehen.

Sp. 2 weist für das Jahr 1895 3188 Hauptschiffahrtsbetriebe auf, und Sp. 3 für das Jahr 1907 2537. Dies sind zwar die Zahlen sämtlicher Elbschiffahrtsbetriebe, also einschließlich der Großschiffahrt, doch kann diese Zahl ohne Bedenken als Entwickelungszahl der reinen Kleinschiffahrtsbetriebe betrachtet werden, da 1895 nur 4 und 1907 nur 6 Großschiffahrts-

1) Im Jahre 1910 weisen die Verwaltungsbezirke Hamburg und Harburg 924 bez. 934 Betriebe auf.

Tab. 17.

Die Binnenschiffahrtsbetriebe an der Elbe in Deutschland nach Betriebszählung vom 14. Juni 1895 und 12. Juni 1907.

1. Kreis	2. Hauptbetriebe	3.	4. Nebenbetriebe	5.	6. Gewerbetätige Personen	7.
	1895	1907	1895	1907	1895	1907
Hamburg (Stadt)	1 156	531	5	1	6 371	7 279
Hamburg (Landkreis Bergedorf)	76	70	12	3	178	192
Preußen; Stadtkr. Harburg	77	71	1	1	165	105
» Landkr. »	28	23	1	1	46	41
» Herzogtum Lauenburg	72	78	—	—	208	235
» Landkr. Lüneburg	36	41	1	2	69	76
» Kreis Winsen	29	45	21	14	61	96
» » Bleckede	8	12	3	—	16	19
» » Dannenberg	38	20	—	—	59	30
» » Lüchow	21	15	—	—	32	38
Mecklenb.-Schw.; Bez. Hagenow	10	8	—	—	21	20
» » » Ludwigslust	63	61	—	—	148	165
Preußen; Kreis West-Priegnitz	86	149	3	1	247	372
» » Osterburg	6	9	—	—	11	21
» » Stendal	65	101	—	1	242	312
» » Jerichow II	224	294	1	—	597	846
» » Jerichow I	51	40	—	—	147	107
» » Wolmirstedt	8	34	8	1	15	96
» Stadtkr. Magdeburg	294	188	3	2	1 318	1 090
» Kreis Wanzleben	10	6	1	—	39	27
Anhalt; Bezirk Zerbst	40	101	—	—	170	317
» » Dessau	16	18	—	3	63	56
Preußen; Landkreis Kalbe	338	240	2	—	1 226	747
» Kreis Wittenberg	89	93	1	—	298	299
» » Schweinitz	—	—	—	—	—	—
» » Torgau	26	13	1	1	101	40
» » Liebenwerda	22	22	—	1	88	89
Sachsen; Amtsh. Oschatz	15	7	1	—	43	30
» » Großenhain	26	36	—	—	107	179
» » Meißen	30	46	1	—	200	283
» Stadt Dresden	28	23	4	5	1 136	2 910
» Amtsh. Dresden-Altst.	2	2	1	—	6	3
» » Dresden-Neust.	15	12	—	—	48	34
» » Pirna	183	128	3	3	688	581
im gesamt. deutsch. Oberelbgebiet	3 188	2 537	66	40	14 161	17 019

betriebe in diesen Zahlen enthalten sind. Bei einem Vergleiche der Zahlen aus Sp. 2 und 3 macht sich eine Entwicklungstendenz bemerkbar, die für die Elbschiffahrt bezeichnend ist, nämlich der starke Rückgang der Betriebe (fast 21 % in 12 Jahren). Dies ist um so beachtlicher, als einige Bezirke wie Westpriegnitz, Jerichow II, Zerbst usw. nicht unbedeutende Vermehrungen ihrer Betriebe aufzuweisen haben, die wohl nicht nur auf Zuwanderung alter Betriebe aus anderen Bezirken, sondern teilweise auch auf Neugründungen beruhen. Wenn nun auch der gesamte Rück-

gang der Betriebe nicht auf Verminderung solcher Betriebe, die den Gegenstand vorliegender Arbeit bilden, beruht — denn die Betriebsstatistik umfaßt ja alle Binnenschiffahrtsbetriebe, auch die kleinsten und bedeutungslosesten —, so zeugen doch diese Zahlen, wie noch später näher auszuführen ist, davon, daß das Elbschiffahrtsgewerbe kein sehr blühendes ist.

Der Rückgang hängt einerseits mit der geringen Rentabilität der Elbschiffahrt zusammen, infolge deren der Schiffer sein kleines Kapital, das er bisher in seinem Kahne angelegt hatte, leichter und günstiger auf andere Weise zu höherem Zinsfuß verwenden konnte, andererseits kommen die wachsende Größe und die damit verbundenen höheren Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der modernen Schiffsgefäße in Betracht, vermöge deren frühere Schiffseigner mit dem ihnen zur Verfügung stehenden Geld und Kredit nicht mehr imstande waren, ein eigenes neues Schiff anzuschaffen. Dadurch wurden sie gezwungen, entweder sich einem anderen Berufe zuzuwenden, oder nach einer der östlichen Wasserstraßen überzusiedeln, wo noch mit kleinen Schiffsgefäßen bei besserer Rentabilität gefahren werden kann, oder aber sich miteinander zu verbinden, um gemeinsam mit einem einzigen gemeinschaftlichen Schiff den Wassertransport zu betreiben. Es zeigt sich hier das Bestreben zur Konzentration der Betriebe, das auf einem gewissen natürlichen Ausleseprinzip beruht, und nicht von einem bewußten Willen geleitet, sondern durch die starke Konkurrenz und die Erhöhung des nötigen Betriebskapitales verursacht worden ist.

Unter den 3188 bez. 2537 Betrieben gehört aber sicherlich eine große Anzahl nicht zu derjenigen Gruppe der Elbkleinschiffer, die hier betrachtet werden soll. So betreibt unter den 1136 bez. 531 Kleinschiffern des Hamburger Bezirkes der weitaus größte Teil Schiffahrt mit kleinsten Schiffsgefäßen nur im Hamburger Hafen oder auf der Unterelbe. Auch von den Betrieben der Bezirke Westpriegnitz und Jerichow I und II werden zahlreiche nicht auf der Elbe selbst beheimatet sein und auf ihr ihr Gewerbe ausüben, sondern vorwiegend der Schiffahrt der märkischen Wasserstraßen, die ebenfalls diese Bezirke durchfließen, zuzuzählen sein. Deshalb sind diese Zahlen der Betriebszählung mit Vorsicht zu benutzen. Doch gewährt Tab. 17 immerhin eine Anschauung, wie das Elbschiffahrtsgewerbe entlang dem Flußlaufe verteilt ist.

Zur Ergänzung der deutschen Statistik stellt Tab. 18 die Zahlen der österreichischen Betriebsstatistik von 1902 zusammen, die in den für den langstreckigen Elbschiffahrtsverkehr in Betracht kommenden Elbbezirken erhoben worden sind.

Tab. 18.
Die Schiffahrtsbetriebe auf der österr. Elbe nach der Betriebszählung von 1902.

1. Elbbezirke	2. Hauptbetriebe	3. Gewerbstätige Personen	4. Nebenbetriebe
Tetschen	114	372	4
Aussig	76	192	8
Leitmeritz	8	19	—
Raudnitz	14	27	1
Melnik	10	20	—
Gesamt	222	630	8

Die wirkliche Bedeutung und der Umfang der Kleinschifffahrt dürfte am sichersten auf indirektem Wege zu ermitteln sein und zwar dadurch, daß von der Zahl der sämtlichen nach der amtlichen Statistik auf der Elbe im Ferntransport beschäftigten Schleppkähne (Tab. 13) die Anzahl derjenigen in Abzug gebracht wird, die im Besitz der Großbetriebe sich befinden. Auf diesem Wege erhält man folgende Zahlen:

Tab. 19.
Verteilung der Elbschleppkähne auf Groß- und Kleinbetriebe.

1.	2. 1887	3. 1892	4. 1897	5. 1902	6. 1907
Gesamtzahl der Elbschleppkähne	1 629	2 015	2 044	2 169	1 782
Davon im Besitz der Großbetriebe	334	327	367	404	1 179
Rest	1 295	1 688	1 677	1 765	603

Diese Statistik besitzt, wie nicht übersehen werden darf, eine Reihe von Mängeln. Vor allem sind in der Restsumme der Tab. 19 auch diejenigen Kähne mit enthalten, die einzelne industrielle Unternehmungen zu ihrem eigenen Bedarf auf der Elbe schwimmen lassen und die, wie in der Einleitung ausgeführt wurde, weder zu den Kleinschiffern noch zu den Großschiffern, vielmehr überhaupt nicht zum Schiffahrtsgewerbe zu rechnen sind. Die Zahl dieser Schleppkähne ist freilich nicht groß. Die Betriebsstatistik von 1895 gibt 66, diejenige von 1907 40 Betriebe an,

die als Nebenbetriebe die Schiffahrt auf der Elbe unterhalten, also Kähne besaßen. Da diese Betriebe in der Hauptsache selten mehr als einen Kahn für ihren Nebenbetrieb besitzen, so wird es der Wirklichkeit nahe kommen, wenn für die Jahre 1887, 1892, 1907 entsprechend der Betriebsstatistik von 1895 70 Schleppkähne in Abzug gebracht werden, um aus der Tab. 19 die Kähne der Kleinschiffer zu ermitteln.

Dagegen müssen zu dem Resultate des Jahres 1907 noch 702 Schleppkähne hinzugezählt werden, welche in diesem Jahre die »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften« den Privatschiffseignern abgemietet und in den Dienst der Großschiffahrt gestellt hatten, ohne sie deshalb endgültig den Kleinschifferkreisen zu entziehen. Ferner ist noch zu den Endzahlen aller Jahre die Zahl 170 hinzuzuzählen, das ist die Kahnzahl der an der österreichischen Oberelbe angesiedelten, auch auf der deutschen Elbe arbeitenden Kleinschiffer [1]). Auf Grund dieser Korrekturen stellt sich die Schiffszahl der an der deutschen und österreichischen Elbe beheimateten Kleinschiffer auf:

Tab. 20.

1887	1395	Schleppkähne
1892	1788	»
1897	1777	»
1902	1890	»
1907	1430	»

Diese Zahlen können zwar schon mit Rücksicht auf die Art, wie sie gefunden worden sind, keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit machen, trotzdem aber vermögen sie einen Anhalt für die Beurteilung des Umfangs, der Leistungsmöglichkeit und der Entwicklung der Kleinschiffahrt zu geben. Keinen Aufschluß dagegen gewähren sie über die Zahl der Kleinschifferunternehmungen.

Ueber diese eine befriedigende Auskunft zu geben, wird erst, freilich mit gewissen Einschränkungen, möglich, wenn man die bestentwickelten Kleinbetriebe, die mehr als 2 Kähne in ihrem Eigentum haben, mit ihrer Schiffszahl von der Gesamtschiffszahl der Kleinschiffahrt absondert. Die zahlenmäßige Möglichkeit für eine solche Feststellung gewähren die statistischen Materialien nur für zwei Jahre, für das Jahr 1892 und 1907. Zu diesen Zeitpunkten waren als kleinbetriebliche Frachtschiffahrtsunternehmungen

1) Vgl. S. 34.

folgende Firmen mit mehr als zwei Frachtkähnen an der Elbe nach der deutschen Reichsstatistik beheimatet und tätig:

Tab. 21.

Kleinbetriebe mit mehr als 2 Schleppkähnen auf der Elbe.

1. Firmen	2. 1892 Dampfer	3. 1892 Schleppkähne	4. 1907 Dampfer	5. 1907 Schleppkähne	6. Art und Strecke des Schiffahrtsbetriebes
Lauenburger Dampfschleppschiffahrt	4	—	—	—	Schleppgeschäft: Hamburg-Berlin
Gebr. Tonne, Magdeburg	4	14	—	—	Frachtschiffahrt: Hamburg-Magdeburg
Karl Böhme, Dresden	2	28	—	—	Frachtschiffahrt: Hamburg-Riesa-Dresden-Aussig
Fr. Andreä, Magdeburg	8	17	8	16	Eilgutverkehr: Magdeburg-Berlin und Stettin
W. Strack, Magdeburg	—	—	2	11	Gütertransport: Magdeburg über Berlin nach Schlesien
C. Stahlkopf, Magdeburg	—	—	4	—	Schiffahrt auf d. Wasserstr. zwisch. Magdeb. u. Stettin
Aug. Mann, Magdeburg	—	—	3	—	Güterverkehr: Hambg.-Halle
Andreä & Bertling, Magdeburg	—	—	2	—	Güterverkehr: Magdeburg-Lübeck.
Lüders & Stange, Magdeburg	—	—	2	19	Seg. u. Dampfschleppschiffrt: Lübeck-Hambg.-Magdebg.
Stettin & Lüdeke, Havelberg	—	—	3	—	Person.- u. Güterschiffahrt: Magdebg.-Havelbg.-Berlin
Rothenbücher, Maß & Lüdeke, Havelberg	6	30	5	—	Schleppschiffahrt: Hamburg-Havelmündung
Math. Burmeister, Magdeburg	—	—	4	—	Schleppschiffahrt: Hamburg-Berlin
Summe:	24	89	33	46	

In dieser Statistik interessieren vorläufig nur die Angaben über die Firmen mit eigenen Schleppkähnen. Es haben nach ihr 1892 4 Firmen mit 89 und 1907 3 Firmen mit 46 Schleppkähnen bestanden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlen erhält man für die entsprechenden Jahre als Schiffszahl der Kleinbetriebe mit ein oder höchstens zwei Schleppkähnen 1892 1699 Schiffe, 1907 1384 Schiffe.

Innerhalb dieser Zahlen ist nunmehr noch die Anzahl derjenigen Kleinschifferbetriebe festzustellen, deren Eigentümer in dieser Aufstellung zweimal enthalten sind, weil sie zwei Schleppkähne besitzen. Ihre Zahl läßt sich nur auf dem Wege der Schätzung ermitteln. Im allgemeinen trifft man bei einer hierauf gerichteten Umfrage und bei Stichproben aus den gerichtlichen Schiffsregistern an der Elbe es sehr selten an, daß ein Kleinschiffer mehr als einen modernen Schleppkahn besitzt, und zwar

im letzten Jahrzehnt noch seltener als im vorigen Jahrhundert. Es hängt dies mit der erhöhten Tragfähigkeit und der sehr gestiegenen Höhe der Anschaffungskosten eines modernen Schleppkahnes zusammen. Wenn daher für das Jahr 1902 100 Betriebe mit je zwei Kähnen und für das Jahr 1907 60 solcher Betriebe angenommen werden, so ist ihre Zahl eher zu hoch als zu niedrig gegriffen. Tab. 22 zeigt das Endergebnis dieser etwas umständlichen und wegen der zahlreichen Schätzungen keinen Anspruch auf absolute Richtigkeit erhebenden Berechnung der Kleinschifferbetriebe. Diese Zahlen geben gleichwohl ein zutreffenderes Bild von der Kleinschiffahrt auf der Elbe, als die viel zu hoch gegriffenen Zahlen der offiziellen Betriebsstatistik.

Tab. 22.

1882	1599	Betriebe	mit	1788	Schleppkähnen
1907	1324	»	»	1430	»

Für das Jahr 1913 wird von sachkundiger Seite die Zahl der an der Elbe beheimateten Privatschifferunternehmungen auf etwa 1100 geschätzt.

Die gefundenen Zahlen weisen eine nicht unbeträchtliche Flotte von leistungsfähigen Fahrzeugen auf, die einer nicht minder großen Zahl von Einzelbetrieben angehören. Die Kleinbetriebe zusammengenommen stellen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Bisher ist es ihnen mit ihren 1483 Schleppkähnen, die einen Wert von etwa 40 Millionen Mark darstellen, gelungen, gegenüber den 479 Kähnen der Großbetriebe in weitem Maße das Feld zu behaupten.

Es wird im folgenden wiederholt darauf hinzuweisen sein, und sei auch hier schon bemerkt, daß infolge der eigenartigen Organisation der Elbschiffahrt es unrichtig sein würde, von einem Gegensatz zwischen Groß- und Kleinschiffahrt zu sprechen; vielmehr haben sich beide so sehr einander angepaßt, daß sie in der Gesamtorganisation der Schiffahrt fast eine Einheit bilden, daß sie jede für sich besondere Leistungen verrichten, die erst zusammengenommen die Frachtschiffahrt bilden.

So erklärt sich die starke Konservierung der Kleinschiffahrt, obwohl sie inhaltlich eine andere geworden ist, als sie noch vor 40 Jahren war. Statt gegen die neuzeitliche Betriebsweise anzukämpfen und bei ihren alten Gewohnheiten zu bleiben, hat sie sich ihr anzupassen gesucht und dadurch sich lebensfähig erhalten. Selbstverständlich ist beim Aufkommen der Großbetriebe die

Zahl der Privatschiffseigner nicht unerheblich zurückgegangen; wurde doch die Zahl ihrer Kähne um die Mitte der 60er Jahre auf etwa 4000 geschätzt. Die Verringerung ihrer Zahl und ihres Kahnbesitzes hängt aber wohl weniger mit der unmittelbaren Zuwendung der Kleinschifferkundschaft zur Dampfschiffahrt zusammen, als vielmehr mit dem bereits besprochenen Umstand, daß durch Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf der Reise zu Berg die Größe und Tragfähigkeit der Schleppkähne bedeutend gesteigert werden konnte.

Das weit verzweigte Netz der Nebenwasserstraßen der Elbe hat wiederholt als eine Art Ausgleichsventil für die Elbschiffahrt, oft freilich auch im ungünstigen Sinne, gewirkt. Es ist dort eine ganze Reihe von Schiffahrtsunternehmungen beheimatet, die auf den märkischen, wie auf den ostelbischen Wasserstraßen Schiffahrt von mehr lokaler Natur mit ihren Fahrzeugen kleinerer Abmessung betreiben. Treten nun auf oder nach der Elbe günstige Konjunkturen ein, so unternehmen sie ausnahmsweise Reisen bis zur Elbe und auf ihr bis Hamburg oder Magdeburg. Zu solchen Zeiten kann man auf der Elbe selbst Frachtkähne von der Weichsel sehen, ja es ist auch z. B. im Jahre 1899 nachweislich vorgekommen, daß Frachtkähne von der Weser saisonweise über Bremen nach der Elbe gekommen sind. Dies wirkt selbstverständlich, wenn es in großem Umfange geschieht, beunruhigend und preisdrückend auf den Elbfrachtenmarkt ein, weil dadurch der auf der Elbe vorhandene Kahnraum nicht unbedeutend vermehrt wird.

Andererseits findet in Zeiten anhaltend ungünstiger Konjunktur auf der Elbe eine zeitweise Abwanderung oder auch eine dauernde Uebersiedelung von Kleinschiffahrtsbetrieben oder einzelnen Fahrzeugen von der Elbe nach den Nebenwasserstraßen, speziell den östlichen statt.

Dies ist um so begreiflicher, als in den letzten Jahrzehnten, während deren auf der Elbe die Rentabilität des Güterverkehrs im Rückgang begriffen ist, der Verkehr zwischen Berlin und seinem Hinterlande, besonders auf der Oder bis Breslau, eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren hat, und somit dort zahlreiche Elbschiffer Beschäftigungsmöglichkeiten erwarten konnten. So erklären sich teilweise auch die Schwankungen der im Kleinbetriebe verwandten Elbschleppkähne, z. B. (nach Tab. 20) die Steigerung zwischen den Jahren 1887/1892 von 1395 auf 1788

Schiffe und die Abnahme zwischen 1902/1907 von 1890 auf 1430 Schiffe.

Es ist bisher immer nur von Kleinbetrieben die Rede gewesen, die reine Frachtschiffahrtsunternehmungen sind und dieses Geschäft nur mit antriebslosen Schleppkähnen ausüben. Diese sind auch die bei weitem häufigste Erscheinungsform der Kleinunternehmungen auf der Elbe. Daneben gibt es aber noch eine Anzahl von Kleinbetrieben, die ausschließlich oder in Verbindung mit der Frachtschiffahrt die Schleppschiffahrt betreiben. Ein Verzeichnis dieser Betriebe, soweit sie überhaupt für den weitstreckigen Verkehr in Betracht kommen, ist schon in Tab. 21 auf Grund der Reichsstatistik für die Jahre 1892 und 1907 aufgestellt worden. Die dort in Sp. 6 gemachten kurzen Angaben über den Wirkungskreis dieser Unternehmungen geben zugleich auch Aufschluß über ihr Wesen: Sie verzichten fast alle, was den Schleppbetrieb oder die Dampffrachtschiffahrt anlangt, auf ausgedehntere Betätigung auf der Elbe selbst, haben vielmehr ihre eigentliche Tätigkeit auf die Nebenwasserstraßen der Elbe verlegt. Daher kommen sie nur in geringem Maße für die eigentliche Elbschiffahrt in Betracht. Denn hier stellen ihnen die Großbetriebe eine scharfe Konkurrenz entgegen, und die Schleppschiffahrt ebenso wie die Dampffrachtschiffahrt hat sich hier fast ausschließlich als Domäne des Großbetriebs ausgebildet, während in der Frachtschiffahrt mit Schleppkähnen die Kleinschiffahrt noch konkurrenzfähig ist. Bezeichnend übrigens für den kleinbetrieblichen Charakter jener Unternehmungen ist, daß sie meist von nur geringer Dauer sind: Von den 5 Firmen, die 1892 bestanden, waren im Jahre 1907, also nach 15 Jahren, nur noch 2 vorhanden. Es ist dies das immer sich wiederholende Schicksal dieser Unternehmungen, daß sie entweder aus mangelnder Rentabilität zugrunde gingen oder sich anderen gewerblichen Hauptbetrieben als Nebenbetriebe angliederten, z. B. der Spedition, dem Getreidehandel, oder aber daß sie, wenn ihre Geschäfte und ihre Entwicklung günstig waren, von Großschiffahrtsunternehmungen übernommen und mit ihnen vereinigt wurden. So gingen z. B. die Firmen Gebr. Tonne in Magdeburg und Karl Böhme in Dresden in den Jahren 1897 bez. 1898 in der »Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Elbe- und Saale-Schiffer« auf.

Im Jahre 1913 bestanden nur 5 größere, meist gemischte

Ta-

Anteil der Groß- und Privat-

1.	2.	3. 1878	4. 1879	5. 1880	6 1881	7. 1882	8. 1883	9. 1884	10. 1885	11. 1886	12. 1887	13. 1888	14. 1889	15. 1890	16. 1891	17. 1892	18. 1893
Frachtleistung. d. Großunternehmungen	I. in 1000 t	90	104	.	221	841	915	1046	920	888	891	1 162	1 393	1 585	1 746	1 420	1 453
	II. Ant. am Gesamtverkehr	.	.	.	.	.	.	.	27 %	.	.	.	.	32 %	.	.	.
Von Sp. I wurden auf eigenen Schiffen d. Gesellsch. befördert	III.																
	IV. in 1000 t	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	855	881	919	833	702	782
	Anteil an d. Gütern in Sp. I.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	73 %	67 %	58 %	47 %	50 %	53 %
V. Anteil der Privatschiffer am Gesamtverkehr (nach Sp. II)		.	.	.	.	.	.	.	73 %	.	.	.	.	68 %	.	.	.

Betriebe an der Elbe, die für den reinen Elbverkehr in Betracht kommen, und zwar die Firmen:

1. Mathias Burmeister in Lauenburg, die mit 7 Dampfern auf der Elbe bis Magdeburg Schleppschiffahrt und zwischen Hamburg und Berlin Frachtschiffahrt betreibt;

2. Fr. Andreae G. m. b. H. in Hamburg, die abgesehen von ihrem starken Verkehr nach den märkischen Wasserstraßen und der Oder auf der Elbe mit 14 eisernen Schleppkähnen zwischen Hamburg und Magdeburg die Frachtschiffahrt ausübt;

3. Lüders & Stange in Hamburg-Lübeck, deren Abteilung für Flußschiffahrt von Hamburg und Lauenburg nach Berlin und Magdeburg nebst Zwischenstationen die Frachtschiffahrt mit 2 Eilfrachtdampfern und 12 eigenen Schleppkähnen, und in freilich nur geringem Umfange auf der Elbe Schleppschiffahrt mit 4 Dampfern betreibt, die meist zu Bugsierdiensten im Hamburger und Lübecker Hafen und für den Verkehr zwischen diesen beiden Häfen verwendet werden;

4. Behnke & Meves in Hamburg, die neben einem umfangreichen Befrachtungsgeschäft mit 9 großen Radschleppdampfern die Elbschiffahrt auf der gesamten Elbe von Hamburg bis Böhmen ausübt;

5. Albrecht in Wittenburg, der ebenfalls Schleppschiffahrt auf der ganzen Elbe betreibt.

3. Die Stellung der Kleinbetriebe in der Elbschiffahrt und ihre wirtschaftliche Lage.

Die wirtschaftliche Bedeutung und die wirtschaftliche Lage der Privatschiffer auf der Elbe ist nicht leicht klar zu erfassen, weil hier viele Ober- und Unterströmungen in ihren Wirkungen gegeneinander arbeiten und auch die Verhältnisse auf dem ganzen Lauf der Elbe nicht einheitliche sind.

belle 23.

schiffahrt am Elbverkehr 1878—1912.

19. 1894	20. 1895	21. 1896	22. 1897	23. 1898	24. 1899	25. 1900	26. 1901	27. 1902	28. 1903	29. 1904	30. 1905	31. 1906	32. 1907	33. 1908	34. 1909	35. 1910	36. 1911	37. 1912
2 023	1 797	2 169	2 477	2 961	2 963	2 988	2 983	2 930	3 213	2 310	3 354	3 382	3 272	5 473	6 381	6 426	4 726	6 873
.	35 %	.	.	.	.	37 %	39 %	39 %	35 %	34 %	33 %	34 %	31 %	54 %	.	57 %	.	
737	697	725	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
34 %	38 %	33 %	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	65 %	.	.	.	.	63 %	61 %	61 %	65 %	66 %	67 %	66 %	69 %	46 %	.	43 %		.

Zuerst soll die wirtschaftliche Bedeutung betrachtet werden, wie sie sich in den Transportleistungen der Kleinschiffer darstellt, wobei alle Formen der Ausnutzung des Kahnraumes zu berücksichtigen sind. Welche Güterquanten einerseits von den Privatschiffern, andererseits von der Großschiffahrt befördert worden sind, darüber fehlen freilich statistische Erhebungen. Nur aus den Betriebsangaben der Großunternehmungen kann man deren Beteiligung am Elbverkehr feststellen und durch Subtraktion dieser Summe von den Zahlen des gesamten Elbverkehrs, wie er in Tab. 5 gefunden worden ist, läßt sich auf rechnerischem Wege die Beteiligung der Kleinschiffer annäherungsweise erkennen. Die auf diesem Wege gefundenen Zahlen der einzelnen Jahre sind in Tab. 23 zusammengestellt.

Tab. 23 veranschaulicht in Spalte V annähernd den Prozentualanteil der Kleinschiffahrt an der Bewältigung des Gesamtverkehrs auf der Elbe. Diese Zahlen zeigen in ihrer relativen sowie umgerechnet in ihre absolute Höhe die hervorragende Bedeutung, welche von jeher, und in beschränkterem Maße auch noch heute, die Kleinschiffahrt auf der Elbe besitzt. Ohne ihren Kahnraum wäre der Elbverkehr nicht zu bewältigen. Sie ist nicht nur ein wichtiger, sondern, was die Bereitstellung des Kahnraumes anbelangt, fast noch der ausschlaggebende Faktor in der Elbschiffahrt, wie später bei Besprechung der Kartelle noch deutlicher hervortreten wird. Es ist in unserem heutigen, wirtschaftlichen Leben eine seltene Erscheinung, daß sich auf einem Wirtschaftsgebiete die Kleinunternehmung so leistungsfähig neben der Großunternehmung erhalten hat, wie hier. Freilich lassen die Zahlen der Spalte V auch keinen Zweifel darüber, daß die positive Bedeutung der Kleinschiffahrt in letzter Zeit relativ stark im Sinken begriffen ist. Die absoluten Zahlen der Frachtlei-

stungen haben sich etwa auf der alten Höhe gehalten, sie haben also die Verkehrssteigerung im Elbverkehr nicht mitgemacht. Diese Tatsache wird noch genauer auf ihre Ursache und ihren Umfang zu untersuchen sein.

Tatsächlich sind durch die Kleinschiffer aber noch größere Gütermengen befördert worden, als dies Spalte V der Tab. 23 vermuten läßt. Denn hier sind nur diejenigen Güterverfrachtungen aufgenommen, die die Kleinschiffahrt auf eigene Rechnung ausgeführt hat. Nun ist die Tatsache bereits erwähnt worden, und wird später noch genauer zu besprechen sein, daß auch zahlreiche Transporte, die die Großunternehmungen in ihren Betriebsstatistiken aufführen, tatsächlich von der Kleinschiffahrt ausgeführt werden. Denn die Großunternehmungen, die im vorwiegenden Maße Schlepp schiffahrtsunternehmungen sind, besitzen sämtlich ihre eigenen Frachtkontore, die nicht nur Frachten für die meist verhältnismäßig geringe Anzahl der eigenen Schleppkähne annehmen, sondern deren eigentlicher Zweck und vorwiegende Tätigkeit darin besteht, die von ihnen angesammelten Frachtaufträge den Privatschiffseignern zur Ausführung für Rechnung der Großunternehmungen zuzuweisen. Alle auf diese Weise zur Erledigung gekommenen Transporte sind in den Betriebsstatistiken als von den Großunternehmungen ausgeführt behandelt und berechnet worden, fehlen also in den Betriebszahlen der Kleinschiffahrt und verschieben dadurch das Resultat zum Nachteil derselben. Eine genaue statistische Erfassung des Umfanges, in dem die Kleinschiffahrt durch die Großunternehmungen benutzt wird, läßt sich nicht für alle in Betracht kommenden Jahre ermöglichen. Nur für die Jahre 1888 bis 1896 liegen die dazu notwendigen Angaben der einzelnen Unternehmungen vor. Sie sind in Spalte III und IV der Tabelle 23 wiedergegeben. Die Zustände in diesen Jahren und die Entwicklungstendenz, die sich in den wiedergegebenen Zahlen ausdrückt, können aber auch für andere Perioden der Elbschiffahrt als zutreffend angesehen werden.

In Spalte III ist die Gewichtssumme derjenigen Güter angegeben, welche von den Gesellschaften auf ihren eigenen Kähnen durch Vermittlung ihrer Frachtkontore befördert wurden. Da aber in Spalte I die Gesamt frachtleistungen der Gesellschaften (also auf eigenen und fremden Kähnen) sich angegeben finden, so ergibt die Vergleichung der Spalten I und III diejenigen Güter-

mengen, die von den Frachtkontoren der Gesellschaften der Kleinschiffahrt zur Beförderung überwiesen worden sind, und in Spalte V nicht Berücksichtigung gefunden haben. Daß auf diese Weise die Transportleistungen, die mit dem Kahnraum der Kleinschiffer ausgeführt worden sind, noch bedeutend vermehrt werden, stellen Spalte IV der Tab. 23 und, zur Ergänzung, Spalte 13 der Tab. 40 dar, in denen in Prozenten angegeben ist, wie viele ihrer gesamten Frachtleistungen die sämtlichen Großunternehmungen bez. die »Nord-West« durch eigene Kähne zur Ausführung gebracht haben. Dieser Prozentsatz ist verhältnismäßig nicht groß und zeigt, was besonders wichtig ist, eine stark fallende Tendenz, die in den letzten Jahren noch ganz bedeutend gewachsen ist [1]), so daß heute die Großunternehmungen nur einen ganz geringen Prozentsatz ihrer Gesamtfrachtleistungen, wenigstens im Bergverkehr, mit eigenen Schiffen ausführen. Die Bedingungen, unter denen die Privatschiffer die Frachten von den Gesellschaften zugewiesen erhalten, sind sehr verschiedenartig; sie schwanken zwischen der Forderung, sich auf der Bergreise von den Schleppdampfern der zuweisenden Gesellschaft schleppen zu lassen, und der Charterung des ganzen Kahnes für eine Reise, eine Saison oder gar mehrere Jahre.

Es würde jedoch zu Trugschlüssen führen, wollte man aus dem Umfang ihrer Transportleistungen auf die wirtschaftliche und soziale Stellung der Kleinschiffahrt in der gesamten Elbschiffahrt einen Rückschluß ziehen. Die Mehrzahl der Transporte wird zwar von ihr besorgt, das bedeutet aber noch nicht, daß auch ihr Wille der allgemein maßgebende im Schiffahrtsgewerbe ist, daß ihren Anordnungen, ihren Preisforderungen und Transportbedingungen sich die übrigen Elbschiffahrtsunternehmungen und die Elbschiffahrtsinteressenten fügen müßten. Vielmehr ist das nur in geringem Umfange der Fall. Zwei Umstände sind es, die zu diesen auf den ersten Blick etwas verwunderlichen Zuständen geführt haben: Einmal die Bedeutung der Leistungen des Kleinschiffergewerbes als Teilfunktion bei Durchführung der Wassertransporte, und andererseits die tiefgreifende Zersplitterung und die wirtschaftliche Lage des Privatschifferstandes.

---

1) Ein ziffernmäßiger Nachweis läßt sich in Ermanglung zuverlässiger statistischer Unterlagen allerdings nicht führen.

Für das Verständnis des ersteren Umstandes ist daran zu erinnern, daß in der Elbschiffahrt das Berg- und Talschiffahrtsgeschäft nach Art, Inhalt, Wesen und Organisation sich voneinander wesentlich unterscheidet.

Bei den Reisen zu Tal, also vor allem von Aussig nach Hamburg und Berlin, lassen sich die Schleppkähne, die keine Antriebsmaschinen besitzen, fast immer — Ausnahmen bilden fast nur die selteneren Kähne mit Stückgutladungen — durch die natürliche Strömung des Flusses hinabtreiben. Infolgedessen brauchen die Talfrachtlöhne an Betriebskosten nur die Mannschaftslöhne und eine gewisse Quote zu den Versicherungs-, Amortisations- und Erhaltungskosten des Fahrzeuges aufzubringen. Anders dagegen bei den Reisen zu Berg: Hier hat das Fahrzeug die ihm entgegenstehende Strömung des Flusses zu überwinden, und da es keine eigene Antriebsmaschine besitzt, muß es sich einer künstlichen, fremden, bewegenden Kraft als Zugkraft, und zwar auf der Elbe immer eines privaten Dampfschleppschiffes bedienen. Die Kosten hierfür aber sind sehr bedeutend, und sie müssen über die auch bei der Talschiffahrt bestehenden Betriebsunkosten hinaus durch die Frachtlöhne gedeckt werden. Ja, da die Schlepplöhne ungefähr doppelt so hoch sind, als alle übrigen Betriebsunkosten einer Bergfrachtreise zusammengenommen, so sind sie fast allein ausschlaggebend für die Rentabilität der Bergfrachtschiffahrt. In der Schleppschiffahrt aber besitzen die Großunternehmer eine nicht zu überwindende Uebermacht, und so sind s i e es, die in der Bergfrachtschiffahrt ein gewichtiges Wort mitzusprechen haben, obwohl sie nur einen ganz verschwindend geringen Teil des eigentlichen Frachtschiffraumes besitzen und die Frachtaufträge meist nicht selbst ausführen. So hat es kommen können, daß, obwohl zahlenmäßig bedeutend in der Ueberzahl und persönlich selbständig, die Privatschiffseigner in der Bergfrachtschiffahrt in eine weitgehende, wirtschaftliche Abhängigkeit von der Großschiffahrt geraten sind. Wohl können die Kleinschiffer infolge ihrer Zersplitterung und großen Zahl die Frachtsätze h e r u n t e r drücken und dadurch ihren eigenen geschäftlichen Erfolg schädigen, dagegen sind sie in nur sehr geringem Umfange imstande, ihre Einnahmen aus dem Bergfrachtgeschäft aufzubessern. Denn ziehen auch auf dem Frachtenmarkte bei Mangel an Kahnraum oder zielbewußtem Zusammenhalten der Kahnraum anbietenden Kleinschiffer die Frachten an,

so steht es doch, soweit sie einig sind, in dem freien Belieben der Schleppschiffahrtsunternehmungen, die Schleppsätze ebenfalls aufzubessern und damit den Frachtschiffern wieder einen Teil ihrer Mehreinnahme zu entziehen. Die Dampfkraft der Schleppdampfer wird heutzutage, wo die festen Schlepptarife nur noch auf dem Papier stehen, ebenso börsenmäßig gehandelt, und ihr Preis wird ebenso börsenmäßig bestimmt, wie die Frachtsätze. So besitzen die Schleppunternehmungen, soweit sie einig sind, und sich nicht gegenseitig zu unterbieten suchen, eine bedeutende Macht in der Frachtschiffahrt. Deshalb haben es zahlreiche Kleinschiffer vorgezogen, entweder ganz auf die Frachtschiffahrt zu Berg zu verzichten und ihre Schleppkähne leer zu billigeren Tarifen und schneller bergwärts schleppen zu lassen, oder für die Bergfrachtschiffahrt in ein Vertragsverhältnis von längerer oder kürzerer Dauer mit einem der Schleppschiffahrts-Großunternehmungen zu treten, das ihnen zwar den Einfluß auf den Bergfrachtmarkt unmöglich macht, aber ihnen eine gewisse sichere Einnahme und dadurch Verzinsung ihres Anlagekapitals gewährleistet, oder zum mindesten unentgeltliche Beförderung des Kahnes zu Berg sichert.

In der Talschiffahrt dagegen ist ihre Stellung eine günstigere; es ist ihnen aber auch hier leichter, die Frachtpreise, und damit ihre Einnahmemöglichkeit, zu verschlechtern als zu verbessern. Denn es liegt im Wesen und in der Betriebsweise des Kleinschiffers, daß er aus Mangel an eigenem zurückgelegten Kapitalvermögen fortgesetzt zu seinem Lebensunterhalt, wie zur Erfüllung seiner Verpflichtungen barer Einnahmen aus seinem Geschäftsbetriebe bedarf. Dieser Umstand nötigt ihn, ohne Rücksicht auf Konjunktur und Angebot, seine Dienste und seinen Kahnraum sofort nach Erledigung seines letzten Auftrages wieder anzubieten, womöglich noch an demselben Orte, wo er entladen hat. Dieser Zwang zur Beschäftigung ohne Berücksichtigung und ohne Ausnutzung der Marktlage muß die Bezahlung seiner Dienste ungünstig beeinflussen. Der Kleinschiffer arbeitet auf einem Spekulationsmarkte und mit Spekulationsunternehmern, oftmals ohne, aus Mangel an Geldmitteln, Reserven und kaufmännischen Kenntnissen, in der Lage zu sein, selbst zu spekulieren.

Das führt zur Erörterung der wirtschaftlichen Lage der Privatschiffer. Wie bei den meisten Gewerben ist es schwer, ein einheitliches Urteil über die Vermögensverhältnisse der Privat-

schiffer längs der ganzen Elbe zu finden. Denn einerseits schwanken die Vermögen der Einzelnen innerhalb weit von einander liegenden Höchst- und Mindestgrenzen, andererseits fehlen über die einzelnen Vermögen sichere statistische Erhebungen.

Man ist daher nur auf Schätzungen Sachkundiger angewiesen. Im allgemeinen kann man wohl sagen, daß die Elbschiffer nur recht wenig eigenes Vermögen besitzen. Die verhältnismäßig wohlhabendsten Elbschiffer sind in der Provinz Sachsen und der Mark Brandenburg, z. B. in Aken und Tangermünde beheimatet; hier sind nicht selten Privatschiffseignerfamilien anzutreffen, deren Vermögen auf 60 bis 70 000 M. geschätzt wird. Ihre Zahl hat jedoch, je mehr wir uns von den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts der Gegenwart nähern, stark abgenommen. Denn wer sich ein kleines eigenes Vermögen erworben hat, kann es sicherer und rentabler in anderen Gewerben anlegen, als heute in der Elbschiffahrt. So verliert die Elbe immer gerade ihre kapitalfähigsten Privatschiffer an andere Berufe, oder die reinen Schiffseignerexistenzen gliedern sich einen Nebenerwerb, wie z. B. Steinbruchsbetriebe, Kohlen- und Obsthandel, Spedition und dergleichen an, der, wenn er einschlägt, bald zum Haupterwerb wird. Auch an anderen Stellen des Elblaufes lassen sich solche Vorgänge nachweisen.

Je mehr sich jedoch die Heimat der Privatschiffer von den Schifferzentren stromauf und stromab der Elbe entfernt, desto geringer wird durchschnittlich der Vermögensstand der Schiffer. Die durchschnittliche Höhe des eigenen Kapitals der Privatschiffer wird hier auf etwa 6—10 000 M. geschätzt, doch ist es auch kein seltener Fall, daß Privatschiffer völlig o h n e jedes eigene Kapital ihren Betrieb beginnen und auch weiterhin in dieser Weise arbeiten. Für die gesamte Elbe wird man das eigene Kapital des Schiffers kaum höher als durchschnittlich 8—10 000 M. einschätzen dürfen.

Und bei diesem geringen eigenen Vermögen ist ein Betriebskapital von 30—50 000 M. notwendig. Denn ein moderner eiserner Elbschleppkahn von 650 t kostet heute etwa 36 000 M., ein solcher von 1000 t, wie er auf der Elbe keine Seltenheit ist, etwa 50 000 M. Hölzerne Kähne kleinerer Abmessung, wie sie früher auf der Elbe üblich waren, und die sich bedeutend billiger stellten, sind heute in dem reinen Elbverkehr nicht mehr rentabel.

Die Gegenüberstellung des eigenen Vermögens und des Betriebskapitals der Privatschiffer zeigt, daß diese mit fremdem Kapital von bedeutender Höhe arbeiten, ein Zustand, der sich erst in den letzten beiden Jahrzehnten herausgebildet hat und noch immer mehr überhand nimmt. Er stellt eine schwere Gefahr für den Kleinschifferstand, wie für die gesamte Elbschiffahrt dar. Denn es ist zu bedenken, daß der Privatschiffer kein kaufmännisch gebildeter Unternehmer ist, der vor Eröffnung seines Geschäftes eine genaue Kalkulation aufstellt, sich über die Verhältnisse des Marktes orientiert und nach einem festen wirtschaftlichen Plan arbeitet. Die Privatschiffer entstammen vielmehr zumeist den einfachsten ländlichen Verhältnissen, ihre Schulbildung geht über das Ziel der einfachen Volksschule nicht hinaus, zumal der Schulbesuch meist in der Jugend wegen des Wanderlebens der Eltern ein sehr unregelmäßiger ist. An diesem Bildungsniveau vermögen auch die etwa 30 Schifferfachschulen an der Elbe nicht viel zu ändern, die, als Winterschulen betrieben, in kaum zwei bis drei Wintermonaten Kenntnisse in Deutsch, Schreiben, Rechnen, Geographie, Schiffbau, Schiffsdienst, Maschinenbau, Gesetzeslehre und Samariterdienst zu vermitteln suchen.

Mit derartigen Vorkenntnissen muß es nun der Schiffer unternehmen, mit einem das eigene Kapital oft um das vier- bis fünffache übersteigenden fremden Kapitale einen Gewerbebetrieb zu eröffnen, in dem Preise und Beschäftigungsmöglichkeit nach rein kaufmännischen, spekulationsmäßigen Grundsätzen gebildet werden.

Das fremde Betriebskapital verschafft sich der Schiffer auf verschiedene Weisen und unter verschiedenen Bedingungen. Die ursprüngliche Form bestand für den Privatschiffer darin, daß seine gesamte engere und weitere Familie mit kleinen und größeren Geldbeträgen an der Anschaffung des Kahnes, der bar bezahlt wurde, sich beteiligte. Diese fremden Kapitalbeträge wurden entweder schenkungsweise oder als zinslose Darlehen auf unbestimmte Zeit überlassen, oder die beisteuernden Familienglieder nahmen nach Höhe ihrer Kapitalbeträge an dem Reinertrag des Kahnes teil. Dabei wurde der zur Kapitalbeschaffung zur Verfügung stehende Verwandtenkreis oftmals durch Heiraten zwischen den verschiedenen Schifferfamilien innerhalb der kleinen Schifferorte noch erweitert. Starb dann der Schiffer, so betrieben seine Frau, sein ältester Sohn, oder auch sämtliche Ver-

wandten gemeinsam mit dem Kahne das Gewerbe weiter, mit dem der Stolz und die Ehre der Familie verbunden war. Diese Art der Kapitalbeschaffung findet man heute nur noch selten, allenfalls noch in der Provinz Sachsen und in der Mark; die veränderten wirtschaftlichen und vor allem die sozialen Verhältnisse, auch die wachsenden Kosten der Kahnbeschaffung, haben sie verdrängt. Dieser Betriebsweise aber verdanken viele Schifferfamilien, ja ganze Schifferdörfer ihren heutigen Wohlstand.

In ähnlicher Weise verschafft sich der Schiffer bisweilen sein notwendiges Betriebskapital auch heute noch durch Personalkredit, indem er bei Freunden und Nachbarn im Heimatdorfe sich, meist unter Stellung von ein bis zwei Bürgen, das fehlende Kapital leiht; auch hierbei halten sich Zinshöhe und Rückzahlungsbedingungen in Grenzen, die dem Schiffahrtsgewerbe angepaßt sind und den Schiffer nicht allzu drückend belasten.

Die weitaus häufigsten Kreditgeber an der Elbe sind aber gegenwärtig die Werften, und zwar fast ausschließlich die kleinen und kleinsten Werften. Es haben sich hierbei sehr ungesunde Verhältnisse herausgebildet, die in gleicher Weise das Schifferwie das Schiffsbaugewerbe auf der Elbe gefährden. Das Schiffsbaugewerbe an der Elbe liegt seit Jahren stark danieder. Um nun Aufträge zu erlangen, suchen die Kleinwerftbesitzer selbst oder durch Agenten Schiffer zu finden, die einen Kahn bestellen. Dabei macht der Schiffbauer dem Schiffer die günstigsten Zahlungsangebote. Die Anzahlung beträgt meist nur 10 Prozent, die auch wieder in Raten je nach Fortschreiten des Baues zu erfolgen hat. Die Restsumme kreditiert der Schiffbauer, indem er einen Vertrag mit dem Schiffer abschließt, nach welchem letzterer Eigentümer des Kahnes erst werden soll, wenn er innerhalb einer bestimmten Zeit die Restsumme einschließlich Zinsen (meist 6 Prozent) gezahlt hat; im Schiffsregister wird jedoch der Schiffer trotz dieses Eigentumvorbehaltes als Eigentümer eingetragen, während der Schiffbauer auf einen Eintrag einer Schiffshypothek meist verzichtet, um den Kredit des Schiffers nicht zu beeinträchtigen. Doch läßt er sich solchenfalls als Sicherheit den Schiffsbrief von dem Schiffer aushändigen. Oder der Schiffbauer verspricht dem Schiffer, daß er ihm einen Geldgeber für einen Teil des Kahnpreises, ja oft sogar für den ganzen Kahnpreis, vermitteln will, den Rest des Kaufpreises aber kreditiert er. Auch hierbei wird oftmals keine Hypothek

ins Schiffsregister eingetragen. Es ist selbstverständlich, daß der Schiffbauer mit Rücksicht auf sein Risiko den Preis des Kahnes bedeutend über den Normalpreis bemißt, so daß der Schiffer, der außerdem noch oft unter schweren Bedingungen für Zins und Amortisation zu sorgen hat, zu einem ganz unverhältnismäßig teuern Besitz kommt, der ihn zugrunde richten muß.

In neuerer Zeit geht die Verleitung der Schiffer zum Erwerb von Kähnen auch öfters direkt von gewerbsmäßigen Geldverleihern aus. Doch spielen hierbei auf der Elbe, im Gegensatz zum Rhein, die holländischen Schiffshypothekenbanken noch keine große Rolle. Wie auf diesem Wege der Schiffer zu seinem Kahne kommt, hat Kommerzienrat Tonne-Magdeburg, einer der besten Kenner der Elbschiffahrtsverhältnisse, in einer Rede geschildert, die er im großen Ausschuß des deutschen Zentralvereins für Binnenschiffahrt in Berlin am 11. Dezember 1912 bei Erörterung des Schiffshypothekenwesens gehalten hat und die in Heft 2, Jahrgang 13 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt abgedruckt ist. Es heißt dort:

»Die Geldvermittlungsagenten verfügen gewöhnlich an vielen Orten unserer Wasserstraßen über ein geschultes Personal, dessen unterer Teil in der Regel aus früheren Schiffern besteht, denen die Aufgabe zufällt, die Wirtshäuser zu besuchen, in denen Schiffer verkehren, um unter diesen die Leute ausfindig zu machen, von denen sie annehmen, daß sie gewillt sind, Fahrzeuge mit wenig Anzahlung auf Abzahlung zu kaufen.

Letztere gibt es ja immer noch recht viele, und wenn die Unteragenten einen solchen gefunden haben, wird er dem Chef zugeführt.

Diese Herren sind mit der Zeit vorzüglich in ihr Geschäft hineingewachsen; das Kapitalgeschäft wird in der Regel leicht und schnell erledigt.

Die Vermittlungsprovision für die Kapitalien soll, wie ich zuverlässig erfuhr, $2^1/_2$—$4^1/_2$ % betragen, wie die Verhältnisse es gerade gestatten. Aber mit dieser Provision allein begnügen sich die Herren nicht mehr, sie haben herausgefunden, daß man bei einem kapitalsuchenden Schiffer, wenn man nur ein bißchen findig ist, viel mehr herauszuholen in der Lage ist.

Das Fahrzeug, für welches man das Geld verlangt, muß in erster Linie bei einem Schiffbauer bestellt werden, und da letztere ein berechtigtes Interesse daran besitzen, daß die festgesetzten

Zahlungstermine auch richtig eingehalten werden, stehen sie selbstverständlich mit den Agenten des Geldgebers auf einem freundschaftlichen Fuße.

Derselbe hat stets eine Anzahl Schiffbauer zu seiner Verfügung, er schlägt dem Schiffer einige als empfehlenswert vor und zieht demjenigen, der den Auftrag erhält, 2 % von der Bausumme für seine Bemühungen ab, die indirekt natürlich der Schiffer tragen muß.

Vor der Inbetriebnahme ist das Fahrzeug selbstverständlich gegen alle möglichen, ihm drohenden Gefahren zu versichern. Die Schiffer, welche ihre Fahrzeuge ohne fremde Beihilfe bauen, pflegen die Versicherung bei ihren Kompakten mit 0,9—1,2 % Prämie zu decken; der mit Hypotheken beglückte Mann muß indessen die Versicherungsanstalt benutzen, welche ihm zu einer Prämie bis zu $2^1/_2$ % vom Agenten vorgeschrieben wird, und zwar zu dem ziemlich durchsichtigen Zweck, die 10 %, welche dem Agenten bei einer Kasko-Versicherung von der betreffenden Versicherungsanstalt bei jeder, alljährlich stattfindenden Neuversicherung gezahlt werden, einziehen zu können«.

Auf diese Verhältnisse wird in der Hauptsache für die letzte Zeit die starke Ueberproduktion an Kahnraum auf der Elbe zurückgeführt, welche die Hauptursache der schweren, wirtschaftlichen Lage der Elbschiffahrt bildet. Sie hat aber auch noch einen anderen Grund: wie in anderen Gewerben, so ist es auch im Schiffergewerbe erklärlich, daß der Unternehmer nicht ausschließlich mit eigenem Betriebskapital arbeiten kann. Fremdes Betriebskapital erhält aber der Schiffer von gewerbsmäßig geldausleihenden Instituten auf alte Kähne vielfach nicht. Denn für die Binnenschiffahrt ist zwar durch das Binnenschiffahrtsgesetz von 1895 der Registerzwang eingeführt worden, der äußerlich Aehnlichkeit mit dem Grundbuchzwange für Grundstücke hat; jedoch kommt dem Schiffsregister nicht, wie dem Grundbuch des bürgerlichen Gesetzbuchs, der öffentliche Glauben zu. Die Einträge im Schiffsregister gelten nur insoweit und solange für richtig, als nicht das Gegenteil ihres Inhalts bewiesen worden ist. Die Einträge besitzen nur deklaratorische, nicht konstitutive Kraft. Wenn also jemand dem Privatschiffer auf einen alten Schleppkahn Geld leihen will, so klärt ihn der Inhalt des Schiffsregisters nicht unbedingt maßgebend über die Rechtsverhältnisse, die an diesem Kahn bestehen, auf; der Kreditgeber ist

nicht sicher, daß der im Schiffsregister eingetragene und von ihm ein Darlehen erbittende Schiffseigner wirklich der rechtmäßige Eigentümer dieses Kahnes ist. Deshalb haben größere Geldinstitute, welche die Beleihung von Binnenschiffen gewerbsmäßig betreiben, die Gewährung von Darlehen ausschließlich auf neu erbaute Kähne beschränkt, über deren Eigentumsverhältnisse sie durch Erkundigungen bei der den Kahn erbauenden Werft Sicherheit erlangen können. Daraus folgt aber, daß ein Schiffseigner, der Geld braucht, gezwungen ist, seinen alten Kahn, auf den er keine Schiffshypothek gewährt erhält, zu verkaufen, um sich statt dessen einen neuen Kahn erbauen zu lassen. Es beruht also die ungesunde Ueberproduktion an Kahnraum auf der Elbe in dieser Hinsicht weniger auf den unüberlegten Neubaubestellungen der Privatschiffseigner, als vielmehr auf ihrem wohlverständlichen Bedarf an fremdem Betriebskapital, der auf andere, der Schiffahrt weniger gefährliche Weise nicht befriedigt werden kann.

Zu welchen durchaus ungesunden und unerträglichen Zuständen eine derartige Ueberlastung des Schiffers mit zu teurem Betriebskapital führen kann, veranschaulichen sehr treffend zwei Musterbeispiele und deren rechnerische Durchführung, die Kommerzienrat Tonne bei der schon erwähnten Gelegenheit aufgestellt hat. Sie sind in den Tabellen 24—27 wiedergegeben. Hier sind für zwei Kähne verschiedener Größe, und zwar Tab. 24 und 25 für einen Kahn von 650 t zum Preise von 36 000 M. und Tab. 26 und 27 für einen Kahn von 1000 t zum Preise von 50 000 M., Berechnungen über die Summe aufgestellt, welche der Schiffseigentümer jährlich für Tilgung und Verzinsung der fremden Betriebskapitalien auszugeben hat (Tab. 24 bez. 26); weiter wird gezeigt, wie sich dieser Schuldendienst zu den durchschnittlichen Gesamteinnahmen des Schiffers stellt (Tab. 25 bez. 27), wenn der Schiffer bei ersterem Beispiel mit 17 % (= 6000 M.) und im zweiten Beispiel mit 20 % (= 10 000 M.) eigenem Kapital arbeitet. Zinssatz und Provision, sowie Amortisation von jährlich 8 % sind die in den letzten Jahren an der Elbe üblichen. Den Betriebseinnahmen ist der von der Privatschiffer-Transport-Genossenschaft ihren etwa 700 Genossenschaftern während der letzten 5 Jahre gezahlte Satz zugrunde gelegt, während die Betriebsausgaben nach den langjährigen Erfahrungen derselben Genossenschaft berechnet sind.

Tab. 24.

Berechnung

der einem Schiffer erwachsenden Kapitalunkosten für den Fall, daß er mit einem eigenen Kapital von M. 6000 ein 650 Tonnen-Fahrzeug mit einer I. Hypothek von M. 22 000 und einer II. von M. 8000 bei einer jährlichen 8 % Amortisation erwirbt.

1. Jahr	2. Kapitals-Zuwachs M.	3. Eigenes Kapital u. Zuwachs M.	4. I. Hypothek 5 % M.	5. II. Hypothek 5½ % M.	6. Zinsen zu I 5 % M.	7. Zinsen zu II 5½ % M.	8. Summe der Zinsen M.	9. Provision M.	10. Sämtliche Zinsen M.	11. Amortisation I M.	12. Amortisation II M.	13. Barausgabe fürs Jahr M.
1.	—	6 000	22 000	8 000	1 100	440	1 540	900	1 540	1 800	700	4 940
2.	2 500	8 500	20 200	7 300	1 010	402	1 412	—	1 412	1 800	700	3 912
3.	2 500	11 000	18 400	6 600	920	363	1 283	—	1 283	1 800	700	3 783
4.	2 500	13 500	16 600	5 900	830	325	1 155	—	1 155	1 800	700	3 655
5.	2 500	16 000	14 800	5 200	740	286	1 026	—	1 026	1 800	700	3 526
6.	2 500	18 500	13 000	4 500	650	247	897	—	897	1 800	700	3 397
7.	2 500	21 000	11 200	3 800	560	209	769	—	769	1 800	700	3 269
8.	2 500	23 500	9 400	3 100	470	171	641	—	641	1 800	700	3 141
9.	2 500	26 000	7 600	2 400	380	132	512	—	512	1 800	700	3 012
10.	2 500	28 500	5 800	1 700	290	94	384	—	384	1 800	700	2 884
11.	2 500	31 000	4 000	1 000	200	55	255	—	255	1 800	700	2 755
12.	2 500	33 500	2 200	300	110	17	127	—	127	2 200	300	2 627
13.	2 500	36 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
					7 260	2741	10 001	900	10 001	22 000	8000	40 901

Aufgestellt von Kommerzienrat **Tonne,** Magdeburg.

Tab. 25.

Rentabilitäts-Aufstellung eines Fahrzeuges von 650 Tonnen zum Preise von M. 36 000, das mit einer Hypothekensumme von M. 30 000 bei einer jährlichen Amortisation von 8 % belastet ist.

1. Anzahl der Jahre	2. Kapitals-Zuwachs M.	3. Das eigene Kapital beträgt M.	4. Die erste Hypothek 5 % beträgt M.	5. Die zweite Hypothek 5½ % beträgt M.	6. Einnahme M.	7. Betriebsausgabe M.	8. Kapitalsrückzahlung und Zinsen M.	9. Summe sämtlicher Ausgaben M.	10. Bleibt Gewinn M.	11. Bleibt Verlust M.	12. Der Verlust des voraufgegangenen Jahres betrug M.	13. 6 % Verzugszinsen M.	14. Totaler Fehlbetrag M.
1.	2500	6 000	22 000	8000	6710	4600	4940	9540	—	2830	—	—	—
2.	2500	8 500	20 200	7300	6710	4600	3912	8512	—	1802	2 830	170	4 802
3.	2500	11 000	18 400	6600	6710	4600	3783	8383	—	1673	4 802	288	6 763
4.	2500	13 500	16 600	5900	6710	4600	3655	8255	—	1545	6 763	406	8 713
5.	2500	16 000	14 800	5200	6710	4600	3526	8126	—	1416	8 714	523	10 653
6.	2500	18 500	13 000	4500	6710	4600	3397	7997	—	1287	10 653	639	12 579
7.	2500	21 000	11 200	3800	6710	4600	3269	7869	—	1159	12 579	755	14 493
8.	2500	23 500	9 400	3100	6710	4600	3141	7741	—	1031	14 493	870	16 394
9.	2500	26 000	7 600	2400	6710	4600	3012	7612	—	902	16 394	983	18 279
10.	2500	28 500	5 800	1700	6710	4600	2884	7484	—	774	18 279	1096	20 149
11.	2500	31 000	4 000	1000	6710	4600	2755	7355	—	645	20 149	1209	22 003
12.	2500	33 500	2 200	300	6710	4600	2627	7227	—	517	22 003	1320	23 840
13.	2500	36 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
										15 581		8259	

Um den richtigen Ueberblick nicht zu erschweren, ist, wie es kaufmännisch richtig wäre, die jährliche Abschreibung mit 3 % von der Anschaffungssumme von M. 36 000 gleich M. 1080 nicht eingesetzt. Dieselbe beträgt nach dem 12. Jahre 1080 × 12 = M. 12 960. Es ergibt sich mit dem Beginn des 13. Jahres nun folgendes Bild:

Das eigene Kapital	Vom Kapital abgeschrieben	Kapitalshöhe im laufenden Jahre	Die Schulden betragen
36 000	12 960	23 340	23 840

Die Betriebsausgaben setzen sich zusammen aus:

dem Schiffergehalt	M. 1400
Lohn an 2 Deckleute	M. 2300
Versicherungsprämie	M. 400
Kosten der laufenden Unterhaltung	M. 300
Kosten der sozialen Fürsorge, Heizung Gewerbesteuer pp.	M. 200
Sa:	M. 4600

Aufgestellt von Kommerzienrat **Tonne**, Magdeburg.

Tab. 26.

Berechnung

der einem Schiffer erwachsenden Kapitalunkosten für den Fall, daß er mit M. 10 000 eigenem Gelde, M. 30 000 erster und M. 10 000 zweiter Hypothek einen Kahn im Bauwerte von M. 50 000 erwirbt, bei einer jährlichen Amortisation von 8 %.

	Kapital, Kapitalszuwachs und Zinsen des Kapitals.							Ausgaben zur Konservierung des Kapitals.				
1. Jahr	2. Kapitals-Zuwachs M.	3. Grund-Kapital u. Kapitals-Zuwachs M.	4. I. Hypothek 5 % M.	5. II. Hypothek 5½ % M.	6. Zinsen zu I. M.	7. Zinsen zu II. M.	8. Summe der Zinsen M.	9. Pro-vision M.	10. Sämtliche Zinsen M.	11. Amorti-sation zu I. M.	12. Amorti-sation zu II. M.	13. Barausgabe für den Jahres-verbrauch M.
1.	—	10 000	30 000	10 000	1500	550	2 050	1200	2 050	2 500	834	6 584
2.	3 334	13 334	27 500	9 168	1375	505	1 880	—	1 880	2 500	834	5 214
3.	3 334	16 668	25 000	8 332	1250	458	1 708	—	1 708	2 500	834	5 042
4.	3 334	20 002	22 500	7 498	1126	412	1 537	—	1 537	2 500	834	4 871
5.	3 334	23 336	20 000	6 664	1000	367	1 367	—	1 367	2 500	834	4 701
6.	3 334	26 670	17 500	5 830	875	321	1 196	—	1 196	2 500	834	4 530
7.	3 334	30 004	15 000	4 946	750	275	1 025	—	1 025	2 500	834	4 359
8.	3 334	33 338	12 500	4 162	625	229	854	—	854	2 500	834	4 188
9.	3 334	36 672	10 000	3 328	500	183	683	—	683	2 500	834	4 017
10.	3 334	40 006	7 500	2 494	375	137	512	—	511	2 500	834	3 846
11.	3 334	43 340	5 000	1 660	250	91	341	—	341	2 500	834	3 675
12.	3 334	46 674	2 500	826	125	41	166	—	166	2 500	826	3 492
13.	3 326	50 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	40 000				9750	3569	13 319	1200	13 319	30 000	10 000	54 519

Vom 12. bis 33. Jahre sind es 21. Jahre; bei M. 1500 jährlicher Abschreibung ergibt sich die Summe von M. 31 500
dazu obige M. 18 000 = M. 49 500

Aufgestellt von Kommerzienrat **Tonne**, Magdeburg.

Tab. 27.

Rentabilitäts-Aufstellung eines Fahrzeuges von 1000 Tonnen zum Preise von M. 50 000, das mit einer Hypothekensumme von M. 40 000 bei einer jährlichen Amortisation von 8% beschwert ist.

1. Anzahl der Jahre	2. Kapitals-Zuwachs M.	3. Das eigene Kapital beträgt M.	4. Die Hypothekenhöhe beträgt M.	5. Einnahme M.	6. Betriebsausgabe M.	7. Kapitalsrückzahlungen u. Zinsen M.	8. Summe der Ausgaben M.	9. Betriebs-Gewinn M.	10. Betriebs-Verlust M.	11. Der Fehlbetrag des vorangegangenen Jahres M.	12. 6% Verzugszinsen M.	13. Summe der Spalt. 10. 11. 12 M.	14. ab Betr.-Gewinn M.	15. Bleibt Gewinn M.	16. effektiv Verlust M.
1.	—	10 000	40 000	9420	5050	6584	11 634	—	2214	—	—	—	—	—	—
2.	3334	13 334	36 666	9420	5050	5214	10 264	—	844	2214	132	3190	—	—	3190
3.	3334	16 668	33 332	9420	5050	5042	10 092	—	672	3190	191	4053	—	—	4053
4.	3334	20 002	29 998	9420	5050	4871	9 921	—	501	4053	243	4797	—	—	4797
5.	3334	23 336	26 664	9420	5050	4701	9 751	—	331	4797	288	5416	—	—	5416
6.	3334	26 670	23 330	9420	5050	4530	9 580	—	160	5416	325	5901	—	—	5901
7.	3334	30 004	19 996	9420	5050	4359	9 409	11	—	5901	354	6255	11	—	6244
8.	3334	33 338	16 662	9420	5050	4188	9 238	182	—	6244	375	6619	182	—	6437
9.	3334	36 672	13 328	9420	5050	4017	9 067	253	—	6437	386	6823	353	—	6470
10.	3334	40 006	9 994	9420	5050	3846	8 896	524	—	6470	388	6858	524	—	6334
11.	3334	43 340	6 660	9420	5050	3675	8 725	695	—	6334	380	6714	695	—	6019
12.	3334	46 674	3 326	9420	5050	3492	8 542	878	—	6019	361	6380	878	—	5502
13.	3326	50 000	—	—	—	—	—	4 370	—	5502	330	5832	4370	—	1462
14.	—	50 000	—	—	—	—	—	4 370	—	1462	88	1550	4370	2880	—
								11 383	4722		3841				

Nach dem 13. Jahre ergibt sich, nachdem die Abschreibung für 13 Jahre 3% = M. 19 500 vorgenommen wurde, folgendes Bild:

	Kapital	Ab-schreibg.	Kapitals-höhe	Einnahme	Betriebs-ausgabe	Jährl. Abschrbg.	Sämtl. Ausgb.	Verdienst
15. Jahr	50 000	19 500	30 500	9420	5050	1500	6550	2870

Die Unkosten bestehen aus: dem

Schiffergehalt	M. 1400
2 Deckleute	M. 2300
Versicherung	M. 600
Unterhaltung	M. 500
Soziale Fürsorge, Heizung, Steuer	M. 250
Sa:	M. 5050

Nach dem 14. Jahre muß damit gerechnet werden, daß die jährlichen Unkosten für das Fahrzeug, hervorgerufen durch dessen Alter, um M. 250 mindestens höher werden.

Aufgestellt von Kommerzienrat **Tonne**, Magdeburg.

Es mag hier, bevor auf die Resultate dieser Berechnung eingegangen wird, ausdrücklich betont werden, daß diese Beispiele in ihrer wörtlichen Ausführung nicht etwa den Normalzustand auf der Elbe darstellen sollen, sondern nur theoretische Musterbeispiele für die Folge sind, die eintreten, wenn ein Schiffer unter diesen oder ähnlichen Verhältnissen sein Gewerbe betreibt.

Es ist ein trauriges Bild, welches Tab. 25 uns zeigt; 12 Jahre angestrengter Arbeit Jahr für Jahr mit Verlust abzuschließen, nur um den alten Hypothekenverpflichtungen nachkommen zu können, und um im 13. Betriebsjahr eine Schuld von 23 840 M. angehäuft zu finden! Und das noch dazu unter der sehr günstigen aber nicht wahrscheinlichen Voraussetzung, daß keine unvorhergesehenen Unkosten, wie z. B. Ableichtern während der Fahrt wegen sinkenden Wasserstandes und dergleichen, und keine ungünstigen Wasserstandsverhältnisse, Eisgang, unrentabler, niedriger Wasserstand usw. eintreten! Es liegt auf der Hand, daß, wie oben gesagt wurde, jeder, der eigenes Vermögen besitzt, sein Geld überall anders besser anlegen kann, als durch Erwerb und Betrieb eines Elbkahnes im Kleinschiffergewerbe. Es muß freilich zum Verständnis dieser Rentabilitätsberechnung bemerkt werden, daß die 1400 M., die als Steuermanns-(Schiffer-)Gehalt in die Betriebsunkostenberechnung aufgenommen sind, der Kleinschiffer fast immer dadurch erspart, daß er selbst als Steuermann auf seinem Kahne fährt. Aber diese 1400 M., von denen der Schiffer und seine Familie ihr Leben fristen, sind der Ertrag seiner Arbeitskraft, und dürfen deshalb nicht zur Rentabilitätsberechnung des Anlage- und Betriebskapitales herangezogen werden. Andererseits muß bemerkt werden, daß 6710 M. Jahresbruttoeinnahme einen sehr günstigen Geschäftsverlauf voraussetzt.

Günstiger gestaltet sich die Rentabilität eines Kahnes von 1000 t unter gleichen Voraussetzungen, wie Tab. 26 und 27 zeigen; aber auch hier ist ein effektiver Gewinn nach Abstoßung der Schulden aus dem Erwerb erst im 14. Jahre möglich. Dabei ist aber zu bedenken, daß es bedeutend schwerer ist, für einen 1000 t Kahn immer Gelegenheit zur vollständigen Ausnutzung zu finden als für einen kleineren Kahn, und daß die Besatzung eines so großen Kahnes mit einem Steuermann und zwei Deckleuten nur bei den allergünstigsten Wasser- und Witterungsverhältnissen ausreicht, meist vielmehr noch ein dritter Deckmann

mit 1150 M. Lohn angestellt werden muß. Es sind sogar Bestrebungen vorhanden, die eine Bemannung von dieser Stärke für größere Kähne polizeilich vorschreiben wollen. Dann aber würde auch der Schiffahrtsbetrieb mit einem 1000 t Kahn ähnlich unrentabel, wie Tab. 25 für den 650 t Kahn nachweist.

In diesen beiden Beispielen ist die Rentabilität in den ersten 13 Betriebsjahren dargestellt. Nur bei dem 1000 t Kahn tritt nach diesem Zeitraum endlich ein schuldenfreier Reingewinn auf. Welcher Kleinbetrieb aber hält eine so lange Zeit hindurch eine derartige hohe Verschuldung aus! Die gewöhnliche Folge ist die Zwangsversteigerung des Kahnes schon nach wenigen Jahren oder die vertragsmäßige Eigentumsentziehung durch den Schiffbauer. Damit aber geht die Anzahlungssumme, die meist die gesamten, mühsam erarbeiteten Ersparnisse des Privatschiffers bildet, samt den pünktlich gezahlten Raten dem Schiffer verloren, der somit völlig mittellos wieder von vorn anfangen muß. Eine Statistik über die Zwangsversteigerungen von Elbschiffen besteht nicht, doch soll ihre Zahl nach übereinstimmendem Urteil aller Sachkundigen auf der Elbe sehr hoch sein. Kein Wunder, daß findige Köpfe unter den Kleinschiffern aus der herrschenden Not Nutzen gezogen haben, indem sie mit geborgtem Geld die Anzahlung leisteten, für diese aber, wie für die Hypotheken der Restkaufsumme, die Zinsen nicht oder nur unvollständig zahlten, die Amortisation aber ganz unterließen. Schreiten dann nach zwei bis drei Jahren die Gläubiger zur Zwangsversteigerung des Kahnes, so läßt diese der Schiffer, da er in der Zwischenzeit etwa 15—20 000 M. Roheinnahmen bei 9—13 000 M. Betriebsausgaben (einschließlich des in seine Tasche fließenden 1400 M. jährlichen Steuermannslohnes) mit dem Kahn verdient hat, ruhig über sich ergehen; hat er doch o h n e jedes eigene Kapital als Differenz zwischen Gewinn und Ausgaben 6—7 000 M. Reingewinn in der Zwischenzeit mit dem Kahn erlangt und auf die Seite gebracht. »Unternehmungen« auf dieser Grundlage sollen in den letzten Jahren auf der Elbe keine Einzelerscheinungen geblieben sein.

Die Zwangsversteigerung oder die Rücknahme des Kahnes durch die Werft hat aber nicht nur für den Schiffer, der sein Anzahlungskapital verliert, nachteilige wirtschaftliche Folgen. Diese erstrecken sich vielmehr auf die gesamte Elbschiffahrt. Denn der neuerbaute Kahn besteht einmal und vermehrt auch

nach dem wirtschaftlichen Zusammenbruch seines Bestellers und ersten Besitzers das preisdrückende Angebot von Kahnraum auf der Elbe. Ja er wird sogar jetzt noch gefährlicher als vorher. Denn der Werftbesitzer, der auf Grund des ursprünglichen Kaufvertrages mit Eigentumsvorbehalt den Kahn zurückgenommen hat, oder als Hypothekengläubiger bei der Zwangsversteigerung den Kahn erworben hat, wird bemüht sein, denselben auf ähnliche Weise bei einem Schiffer wieder an den Mann zu bringen. Da die von dem ersten Besitzer an den Schiffsbauer geleisteten Anzahlungen meist den Abnutzungswert bedeutend übersteigen, so ist der letztere bei einem abermaligen Verkauf in der Lage, ohne daß ihn ein Verlust trifft, den Kahn unter dem Werte zu verkaufen. Dadurch wird aber der neue Erwerber in die Lage gesetzt, mit dem billig erstandenen Kahn Transporte zu so niedrigen Frachtpreisen anzubieten und auszuführen, wie sie kein Schiffahrtsunternehmer, der seinen Kahn vollwertig bezahlt hat, zu leisten vermag. Hierin liegt mit die Ursache des die gesamte Elbschiffahrt untergrabenden, stetigen Unterbietens der einzelnen Unternehmer auf dem Frachtmarkt. Einzelne Großunternehmungen sind deshalb in letzter Zeit bemüht gewesen, zur Zwangsversteigerung gelangende Kähne zu erstehen, und durch Einreihung in ihren Kahnpark auf dem Frachtmarkt unschädlich zu machen.

Was die Zusammensetzung des Einkommens der Privatschiffer betrifft, so können die den Tab. 25 und 27 zugrunde liegenden Zahlen nicht unbedingt als maßgebend angesehen werden, weil sie, wie später gezeigt werden wird, nicht durch freie, wirtschaftliche Tätigkeit der Schiffer zustande gekommen sind, sondern durch einen langjährigen Pachtvertrag, durch den die Kleinschiffer die eigene Verfügung über ihre Frachtkähne aufgegeben hatten.

Das Einkommen des Kleinschiffers setzt sich zusammen: 1. aus den Einnahmen durch Verwaltung des eigenen Kahnes, 2. aus Einnahmen, die der Schiffahrtsbetrieb als Nebeneinnahme abwirft, und 3. aus Einnahmen durch besondere Erwerbstätigkeit.

Zunächst einiges Wenige über die Nebenerwerbstätigkeit. Im allgemeinen betreibt der Elbschiffer keinen Nebenerwerb. In einigen Fällen kommt es jedoch vor, daß Familienangehörige der Privatschiffer, die im allgemeinen auf der Elbe nicht regelmäßig mit auf dem Kahn zu fahren pflegen, im Heimatorte noch einen Kleinhandel mit Viktualien oder dergleichen oder etwas Acker-

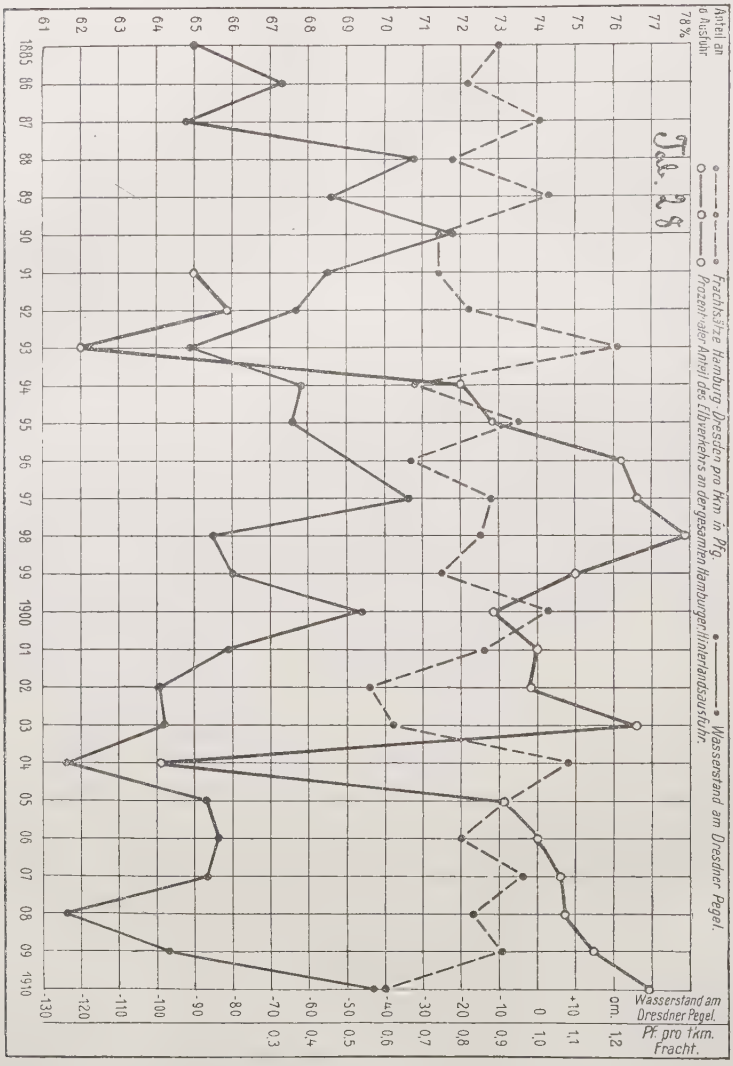
wirtschaft betreiben. Einzelne zu einer gewissen Wohlhabenheit gelangte Kleinschiffer, die dann auch oft mehrere Kähne besitzen, haben an ihren Schiffahrtsbetrieb in größerem oder geringerem Umfang Handel mit Kohlen, Elbkies, Obst und dergleichen, ferner in einzelnen Fällen im Königreich Sachsen auch Steinbruchbetriebe angeschlossen. Doch kann man in diesen als Ausnahme dastehenden Fällen oft schwer unterscheiden, ob die Schiffahrt Haupt- oder Nebenerwerb ist. Meist lassen diese Unternehmungen in der Talfahrt ihre Kähne nur für ihr eigenes Geschäft fahren, während sie bei der Bergfahrt, um die Kosten derselben zu verringern und noch etwas zu verdienen, fremde Fracht zu erhalten suchen.

Die Haupteinnahmequelle des Schiffers ist die Verwaltung und Ausnutzung des eigenen Kahnraumes. Die aus ihr fließenden Einnahmen bestanden ursprünglich für den größten Teil der Privatschiffahrt in den für den Transport fremder Güter an sie gezahlten Frachtlöhnen. Diese Frachtlöhne weisen in ihrer Höhe oft von Tag zu Tag, besonders aber für größere Zeiträume sehr wesentliche Schwankungen auf, denn sie kommen nach dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage zustande. In Hamburg und Magdeburg werden die Frachtsätze an der Produktenbörse festgesetzt, in Aussig besteht seit 1899 eine besondere Frachtenbörse, und an den übrigen Plätzen bilden sich die Frachtpreise in ähnlicher Weise. Es werden hier sowohl Tages- wie Terminfrachtgeschäfte abgeschlossen, doch kommen letztere für die Privatschiffer kaum in Betracht.

Um zu veranschaulichen, welche Faktoren bei der Preisbildung im Laufe der Jahre von Einfluß gewesen sind, und in welcher Stärke sie gewirkt haben, ist auf Tafel 28 eine graphische Darstellung, 1. des Jahresdurchschnittes der Frachtsätze für einen tkm im Verkehr von Massengütern von Hamburg nach Dresden von 1895 bis 1910 auf Grund der Frachtnachweise in der Zeitschrift »Das Schiff«, 2. des Jahresdurchschnittes des Wasserstandes am Dresdner Elbpegel von 1895 bis 1910 und 3. des prozentualen Anteils der oberelbischen Ausfuhr an der gesamten Hinterlandsausfuhr Hamburgs von 1891 bis 1910 gegeben worden; bei dieser Darstellung, die auf den Zahlen der Tab. 9 Sp. 12 beruht, ist der Prozentualanteil an der gesamten Hinterlandsausfuhr Hamburgs und sind nicht die absoluten Gewichtszahlen der auf der Elbe beförderten Gütermengen gewählt worden, um an der

Hand der graphischen Darstellung leicht feststellen zu können, wie weit etwa infolge Einwirkung der beiden anderen Faktoren,

Tab. 28.



Frachtpreis und Wasserstand, eine Verschiebung zwischen den für den Gütertransport in Hamburg zur Verfügung stehenden beiden Verkehrswegen, Eisenbahn und Elbe, stattgefunden hat. Es sei zu dieser graphischen Linie noch bemerkt, daß, wie man

aus Tab. 9 ersehen kann, die absoluten Gewichtszahlen sowohl der gesamten Hinterlandsausfuhr, wie auch der oberelbischen Wasserausfuhr, in den in Betracht kommenden Jahren, abgesehen von geringen Schwankungen, Jahr für Jahr dauernd gestiegen sind.

Vergleicht man in dieser Darstellung die Linie des Wasserstandes und die der Frachtsätze, so erkennt man deutlich eine starke Abhängigkeit derselben von einander. Und zwar verlaufen die Linien in den entsprechenden Jahren fast stets in entgegengesetzter Richtung, also bei niedrigem Wasserstand hohe Frachten und umgekehrt. Diese Regelmäßigkeit, die nur in Jahren sehr guten Geschäftes z. B. 1897 und 1908 oder in (meist durch übertriebenen Konkurrenzkampf hervorgerufenen) außergewöhnlich ungünstigen Jahren z. B. 1900 bis 1903 und 1907 Abweichungen aufweist, wird dadurch verursacht, daß einerseits bei sinkendem Wasserstand der Schiffer seinen Kahn geringer beladen kann, und dadurch die sich gleich bleibenden oder bei niedrigem Wasserstand sogar sich steigernden Selbstkosten auf eine kleinere Menge Güter verteilt werden müssen. Dadurch werden die einzelnen Gewichtseinheiten derselben stärker belastet. Dazu kommt, daß bei sinkendem Wasserstand infolge der geringen Ladungsfähigkeit des einzelnen Kahnes die vorhandenen Gütermengen sich auf eine größere Zahl von Kähnen verteilen und einer größeren Zahl von Unternehmern Verdienst gewähren, wodurch die gegenseitig sich unterbietende Konkurrenz gemildert wird. Dagegen läßt sich eine gleich sichere Regelmäßigkeit der Linien des Hamburger Ausfuhranteils mit den beiden anderen Linien nicht feststellen, wenn auch eine gewisse Tendenz des Güteranteiles, bei steigendem Frachtsatz zu sinken und umgekehrt, unverkennbar vorhanden ist.

Die genaueren, zahlenmäßigen Angaben über die Entwicklung der Elbfrachten von und nach den verschiedenen Stationen, immer für Massengüter berechnet, weist in ihrer absoluten Höhe und umgerechnet auf den tkm die Tab. 29 Sp. 1—12 nach. Für die Jahre 1871 bis 1889 beruhen diese Angaben auf Aufzeichnungen verschiedener Gesellschaften und Schiffsprokureure, für die Jahre 1890 bis 1912 aber auf den wöchentlichen Frachtberichten in der Zeitschrift »Das Schiff«.

Diese Tabelle zeigt deutlich ein starkes Sinken der Frachtpreise während der letzten 40 Jahre. Dies ist begreiflich; ist

Tab. 29.

Frachtsätze für Massengüter und Anteilfrachten auf der Elbe 1870—1912 (in Pfennigen).

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Jahr	Wasserstand am Dresdner Pegel. Jahresdurchschnitt cm	Jahresdurchschnitt der Frachtsätze für Massengüter										Jahresdurchschnitt der gezahlten Anteilfrachten			
		Berg-Verkehr						Tal-Verkehr				Berg-Verkehr			
		Von Hamburg nach						Von Aussig nach				Von Hamburg nach			
		Magdeburg (275 km)		Dresden (570 km)		Aussig (671 km)		Magdeburg (396 km)		Hamburg (671 km)		mittleren Elb-stationen		oberen Elb-stationen	
		Pf. für 100 kg	Pf. für 1 tkm	für 100 kg	für 1 tkm	für 100 kg	für 1 tkm	für 100 kg	für 1 tkm	für 100 kg	für 1 tkm	für 100 kg	ca. für 1 tkm	für 100 kg	ca. für 1 tkm
1871	.	.	.	120	2,06	.	.	62	1,67	.	.	.	.	.	.
72	.	.	.	125	2,16	.	.	67	1,82	.	.	.	.	.	.
73	.	.	.	105	1,80	.	.	71	1,90	80	1,19	.	.	.	.
74	.	.	.	95	1,67	.	.	64	1,72	72	1,07	.	.	.	.
1875	.	.	.	105	1,80	.	.	60	1,62	67	1,00	.	.	.	.
76	.	.	.	85	1,46	.	.	60	1,62	65	0,97	.	.	.	.
77	.	.	.	85	1,46	.	.	54	1,46	60	0,90	.	.	.	.
78	.	.	.	80	1,37	.	.	45	1,21	55	0,82	.	.	.	.
79	.	.	.	73	1,25	.	.	41	1,11	50	0,75	.	.	.	.
1880	.	.	.	74	1,27	.	.	39	1,05	50	0,75	.	.	.	.
81	.	.	.	72	1,23	.	.	41	1,12	45	0,67	.	.	.	.
82	.	.	.	62	1,07	.	.	31	0,85	32	0,48	.	.	.	.
83	.	.	.	77	1,33	.	.	41	1,10	44	0,66	.	.	.	.
84	.	.	.	71	1,22	.	.	37	1,01	38	0,57	.	.	.	.
1885	— 90	.	.	61	1,05	.	.	43	1,17	45	0,67	.	.	.	.
86	— 67	.	.	57	0,99	.	.	40	1,07	36	0,55	.	.	.	.
87	— 92	.	.	62	1,07	.	.	43	1,15	48	0,72	.	.	.	.
88	— 32	.	.	55	0,95	.	.	29	0,79	32	0,48	.	.	.	.
89	— 94	.	.	71	1,22	.	.	40	1,09	42	0,62	.	.	.	.
1890	— 22	.	.	45	0,77	.	.	31	0,77	.	.	.	.	.	.
91	— 55	33	1,22	42	0,74	.	.	40	1,00	35	0,52	.	.	.	.
92	— 63	33	1,19	46	0,82	.	.	38	0,95	35	0,52	.	.	.	.
93	— 91	37	1,38	69	1,21	.	.	37	0,92	.	.	.	.	.	.
94	— 62	20	0,72	38	0,68	54	0,80	20	0,50	23	0,35	.	.	.	.
1895	— 64	35	1,28	56	0,95	76	1,13	36	0,90	40	0,59	.	.	.	.
96	— 49	22	0,81	38	0,67	49	0,62	17	0,42	22	0,32	.	.	.	.
97	— 34	28	1,04	50	0,88	63	0,94	25	0,62	26	0,38	.	.	.	.
98	— 85	26	0,95	48	0,85	63	0,95	32	0,80	33	0,49	18	0,65	22	0,31
99	— 80	23	0,84	43	0,75	58	0,87	24	0,60	26	0,38	7	0,25	10	0,14
1900	— 46	34	1,22	59	1,03	72	1,16	36	0,90	42	0,63	14	0,50	14	0,20
01	— 81	28	1,02	49	0,86	62	0,92	22	0,55	27	0,40	12	0,43	12	0,18
02	— 99	18	0,64	32	0,56	41	0,62	18	0,45	23	0,35	8	0,29	8	0,12
03	— 98	18	0,65	34	0,62	40	0,59	.	.	.	.	5	0,18	9	0,13
04	— 124	38	1,38	61	1,08	67	1,00	28	0,70	31	0,46	30	1,09	34	0,50
1905	— 87	30	1,09	52	0,91	64	0,95	26	0,65	.	.	18	0,65	24	0,35
06	— 84	23	0,84	46	0,80	58	0,87	26	0,65	28	0,42	13	0,47	16	0,23
07	— 87	31	1,12	55	0,96	68	1,01	29	0,72	34	0,50	18	0,65	20	0,28
08	— 124	30	1,09	47	0,82	59	0,88	25	0,62	26	0,38	16	0,58	17	9,25
09	— 87	30	1,09	52	0,91	63	0,95	24	0,60	28	0,42	19	0,69	20	0,28
1910	— 72	18	0,65	32	0,56	43	0,64	18	0,45	27	0,40	9	0,32	9	0,13
11	— 124	39	1,41	67	1,17	78	1,16	.	.	.	.	28	1,01	33	0,49
12	— 91	20	0,72	42	0,73	70	1,04	.	.	.	.	11	0,40	15	0,22

doch, wie an einer früheren Stelle angeführt worden ist [1]), die Ausnutzungsmöglichkeit und dadurch die Rentabilitätsmöglichkeit der gleichen Kahneinheit auf der Elbe während der letzten 25 Jahre auf etwa das Doppelte gestiegen. Freilich ist auch der auf der Elbe schwimmende Kahnraum und dadurch die Konkurrenz so gewachsen, daß der Schiffer schon lange nicht mehr so intensiv wie früher einen Kahn ausnutzen kann. Somit bedeutet das bedeutende Sinken der Frachtpreise auch eine nicht unbedeutende Verringerung der Verdienste des einzelnen Schiffers für die gleiche Transportleistung gegen früher. Freilich lassen die Zahlen aus Tab. 29 keine unbedingt sicheren Rückschlüsse auf die Verdienste der einzelnen Jahre zu, da das Hauptgeschäft in der Elbschiffahrt in den Herbst, etwa in die Monate September bis November, fällt und für das ganze Jahresgeschäft die Frachtpreise dieser Monate maßgebend sind, deren Höhe jedoch nicht aus den Jahresdurchschnittszahlen in Tab. 29 ersehen werden kann.

Die vorstehenden Darstellungen und Zahlen zeigen, daß die gewöhnliche Einnahmequelle des Schiffers, das Frachtgeschäft, wie alle Geschäfte, deren Preise börsenmäßig festgesetzt werden, einen stark spekulativen Charakter trägt. Diese Natur des Schiffereinkommens wird aber durch das bisher Gesagte noch nicht vollständig begründet; vielmehr kommt noch ein zweites spekulatives Moment hinzu.

Die Frachtsätze richten sich, wie dargelegt, im allgemeinen nach dem augenblicklichen Wasserstand und werden für eine bestimmte Gütermenge festgesetzt. Das Beladen eines Kahnes dauert stets mindestens zwei bis drei Tage oder länger und für eine Fahrt von Hamburg bis Böhmen, und ebenso in umgekehrter Richtung, rechnet man durchschnittlich etwa 20 bis 30 Tage. Nun rechnet der Schiffer, wenn er eine Ladung annimmt und den Frachtpreis vereinbart, insgeheim damit, daß sich während der Ladezeit oder bis er die Bestimmungsstation erreicht, das Wetter und damit der Wasserstand ändern wird. Hat er z. B. bei niedrigem Wasserstand, der auf der oberen Elbstation, dem Bestimmungshafen, nur ein Drittel der gewöhnlichen Tauchtiefe und dadurch der Ladungsfähigkeit gestattet, eine Ladung von Hamburg nach Aussig, so nimmt er, wenn er bis zu seiner Ankunft an der höher gelegenen Elbstation steigenden Wasserstand erwartet, eine größere Gütermenge, als der augenblickliche Wasserstand gestatten

1) Vgl. S. 30.

würde, zu den günstigeren Frachtsätzen des niederen Wasserstandes an. Treffen nun seine Erwartungen hinsichtlich der Besserung des Wasserstandes ein, so hat er ein gutes Geschäft gemacht. Hat er sich aber getäuscht, so erleidet er einen sehr bedeutenden Verlust. Denn er ist dann gezwungen, unterwegs, sobald er in allzu seichtes Wasser kommt, entweder seine Fahrt zu unterbrechen, oder seinen Kahn auf eigene Kosten abzuleichtern, also auf seine Kosten einen anderen Kahn zu chartern, und auf freier Strecke ohne Verladevorrichtungen einen Teil seiner Fracht auf den anderen Kahn überzuladen. Dieser Umstand bildet ein sehr gefährliches und unsicheres Moment in den Geschäften des Schiffers, und hat schon manchem Schiffer, ohne daß eine Spekulationsabsicht bestand, bei unvorhergesehenen Witterungs- und Wasserstandsveränderungen schweren Schaden gebracht, ja sogar seine ganze Existenz zerstört.

Bisher war nur von den Einnahmequellen desjenigen Privatschiffers die Rede, der selbstständig auf dem Frachtmarkt dem Produzenten, Exporteur oder sonstigen Transportgelegenheit Suchenden gegenübertritt. Dieses Verhältnis aber kommt an der Elbe nur noch in den seltensten Fällen vor und hat auch früher niemals allgemein bestanden. Der Privatschiffer ist für derartige Geschäfte zu schwerfällig und ist auch mit den besonderen Verhältnissen an den verschiedenen Orten zu wenig vertraut; an der Börse vermag er überhaupt nicht aufzutreten. Deshalb hat sich von jeher der Privatschiffer in der Regel der Schiffsprokureure, d. h. selbständiger Frachtmakler bedient, abgesehen von anderen Einrichtungen, die in einem späteren Kapitel besprochen werden. Diese Prokureure vermittelten ursprünglich, insbesondere während der 70er und 80er Jahre, den Privatschiffern zu einem festen Provisionssatz die Ladungsgüter, und dem Schiffer fiel dann der volle von den Prokureuren mit dem Versender vereinbarte Frachtlohn zu, wofür er die Einlade-, Versicherungs- und eventuell auch Schleppkosten aus seiner Tasche zu tragen hatte.

Diese Verhältnisse änderten sich gegen Ende des vorigen Jahrhunderts dahin, daß die Prokureure von da ab mit den Versendern einen Frachtpreis vereinbarten, diesen ausgezahlt erhielten, und nunmehr versuchten, einen Schiffer zu finden, der ihnen den Transport zu einem niedrigeren als dem von dem Versender gezahlten Frachtpreis ausführte. Der Frachtsatz, den

der Prokureur dem Schiffer zahlte, wurde und wird »Anteilfracht«, zeitweise und ortsweise auch »Hauptfracht« genannt. Die Anteilfracht ist eine Art Scharterlohn, d. h. sie bildet das Entgelt des Schiffers dafür, daß er dem Prokureur seinen Kahnraum überläßt und den Kahn an den Bestimmungsort geleitet; alle Spesen des Transportes mit Ausnahme der Leichterkosten und Löhne der Schiffsbesatzung trägt der Prokureur, also die Einladungs-, Schlepp- und Versicherungskosten und dergleichen. Diese Anteilfrachten, die sich wieder ausschließlich nach Angebot und Nachfrage regulieren und auch von der Höhe der vom Versender bewilligten Frachten abhängig sind, werden für die Ladungseinheit, meist für 100 kg Ladung vereinbart. Der Privatschiffer behält also das Interesse daran, eine möglichst große Ladungsmenge für seinen Kahnraum zu erhalten, und es bleibt folglich die Spekulationsmöglichkeit, aber auch das Risiko, die, wie oben ausgeführt, mit der Veränderung des Wasserstandes verbunden sind. Dieses System der Anteilfrachten kommt seit Ende der 90 Jahre des vorigen Jahrhunderts in der Bergschifffahrt fast ausschließlich zur Anwendung und hat sich seit Mitte des ersten Jahrzehntes des 20. Jahrhunderts auch im Verkehr zu Tal eingebürgert. Auch bedienen sich dieser Art von Kahnraumbeschaffung heute nicht nur die Prokureure, sondern in sehr weitem Umfange auch die Großschiffahrtsunternehmungen. Zahlenmäßige Angaben darüber enthält Tab. 23, Sp. IV und Tab. 40, Sp. XII. Heute tritt der Privatschiffer nur noch bei den freilich sehr umfangreichen und wichtigen Kohlen- und Getreideverfrachtungen in Böhmen völlig selbständig und selbstbietend auf dem Frachtmarkt auf, was ihm durch die Aussiger Frachtenbörse ermöglicht wird. Da aber diese Transporte, wie im ersten Kapitel gezeigt worden ist, stark und dauernd in Abnahme begriffen sind, so wird auch dieses letzte selbständige Geschäft des Privatschiffers immer geringer und auch unrentabler.

Ueber die durchschnittliche Höhe der während der einzelnen Jahre auf dem Hamburger Frachtenmarkt ausgezahlten Anteilfrachten geben für die Zeit von 1898 bis 1912 Tab. 29 Spalte 13 bis 16 Auskunft. Die Zahlen der Anteilfrachten bieten viel besser, als die in Tab. 29 Spalten 1 bis 12 wiedergegebenen Zahlen der gewöhnlichen Frachten ein klares Bild von den Konkurrenzverhältnissen unter den Kleinschiffern und zusammen mit den Wasserstandsverhältnissen und der durch sie gebotenen

Ladungsmöglichkeit ein Bild von der Voraussetzung des Einkommens der Privatschiffer. Ist es doch in Zeiten des heißesten Konkurrenzkampfes z. B. Ende März 1903 vorgekommen, daß die Kleinschiffer in ihrem Unterbietungseifer ihren Kahnraum in Hamburg unentgeltlich, also auch ohne jede Anteilfracht zur Bergreise angeboten haben, nur um ohne Kosten nach Böhmen zurückzugelangen, und dort zu mäßigem Satz die immer reichlich vorhandenen Braunkohlentalfrachten zu erhalten, oder daß sie aus denselben Gründen für die 671 km lange Strecke Hamburg-Aussig um 12 bis 25 % geringere Anteilfracht verlangten, als für die nur 275 km lange Strecke Hamburg-Magdeburg (z. B von Januar bis Juni 1903). Daß unter solchen Umständen, die es den Verfrachtern ermöglichten, unentgeltlichen Kahnraum und unentgeltlichen Transportdienst zu erlangen, den vernichtendsten Frachtunterbietungen Tür und Tor geöffnet sind und ein reeller und rentabler Schiffahrtsbetrieb für finanziell schwache Kräfte unmöglich wird, ist nur zu begreiflich.

Will man die Einnahmequellen des Kleinschiffers übersehen, so muß noch auf gewisse Nebeneinnahmen hingewiesen werden, die das Frachtgeschäft mit sich bringt und die vielfach fast ebenso einträglich sind, wie das Frachtgeschäft selbst. So gibt es zahlreiche Handelsusancen, die dem Schiffsführer gestatten, kleinere Güterquanten, die bei der Entladung oder bei anderen Gelegenheiten zurückbleiben oder als überzählig sich erweisen, in seinem eigenen Nutzen zu verwerten, nachdem bei der Entladung die auf dem Frachtbrief vermerkte Gütermenge oder auch diese abzüglich des usancemäßigen Mankos abgeliefert ist. Auch »Zugaben« beim Verwiegen und Einladen im Abgangshafen sind bei bestimmten Warengattungen z. B. bei Getreide in Hamburg, bei Kohlen in Aussig, zeitweise üblich gewesen und kamen den Schiffern zugute. Freilich ist bei diesen »Nebenverdiensten«, die in letzter Zeit wegen der genaueren Kalkulation der Absender und Empfänger immer mehr eingeschränkt, ja fast ganz beseitigt worden sind, die rechtmäßige von der unrechtmäßigen Aneignung oft nicht leicht zu unterscheiden. Es hat Zeiten gegeben, während deren die Beraubungen von Schiffsladungen auf der Elbe fast zu den Alltäglichkeiten gehörten.

Aus dem über die Einnahmequellen der Privatschiffer Gesagten ist zu ersehen, daß für die Höhe der durchschnittlichen Jahreseinnahmen des Elbschiffers keine bestimmten Angaben ge-

macht werden können; sie sind von zu vielen nicht kontrollierbaren Möglichkeiten abhängig.

Einen gewissen Anhalt über die Einkommensverhältnisse der Schiffseigner können die Angaben der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft über das Jahreseinkommen der ihr freiwillig als Selbstversicherte beigetretenen Schiffahrtsunternehmer gewähren. Hiernach betrug das durchschnittliche Jahreseinkommen dieser Schiffseigner etwa 1200 bis 1500 M.; es ist aber zu berücksichtigen, daß es zum großen Teil gerade die schlechtest gestellten Schiffseigner sein werden, welche die Unfallversicherung benutzen, denn die besser gestellten bedürfen ihrer weniger. Jene Zahlen dürfen deshalb wohl nur als untere Durchschnittseinkommensgrenze angesehen werden. Wie mühsam sich der Schiffseigner sein Einkommen verdienen muß, kann man aus einer Kostenberechnung ersehen, die »Das Schiff« im Jahre 1895 für einen Kahn von 400 t aufstellte, der sich bei vollschiffigem Wasser an der Kohlenverfrachtung zwischen Aussig und Magdeburg beteiligte. Zum besseren Verständnis sei vorausgeschickt, daß eine große Zahl von Kleinschiffern lediglich die Talschiffahrt zwischen Aussig und Magdeburg betreibt. Diese Schiffer lassen nach Ablieferung und Entladung ihrer Fracht im Bestimmungshafen den leeren Kahn sogleich wieder nach Aussig schleppen, da sie von Magdeburg nach dorthin nur sehr selten direkte Fracht finden würden, eine Fahrt nach Hamburg aber, um dort Bergfracht einzunehmen, bei der geringen Rentabilität der Frachtschiffahrt zu Berg sich nicht verlohnen würde. Es heißt an jener Stelle im »Schiff«:

Dauer der Einladung in Aussig	4 Tage
Fahrt Aussig—Magdeburg	6 »
Liegezeit in Magdeburg (zur Löschung der Ladung)	14 »
Rückfahrt nach Aussig (leer)	6 »
Sa.	30 Tage

Ausgaben.

Lohn für 30 Tage	
1 Steuermann à M. 3.50 pro Tag	M. 105
2 Deckleute à M. 2.50 » »	» 150
Kosten der Einladung in Aussig (40 Waggon Kohlen)	» 159
Frachtvermittlungskosten	» 75
Schlepplohn des leeren Fahrzeuges (Magdeburg—Aussig)	» 362
Sa.	M. 851

Dem stehen als Einnahmen nur die aus den Frachtlöhnen gegenüber. Es wurde damals für einen Doppelhektoliter = $2^3/_4$ Ztr. Kohlen Aussig-Magdeburg 30 Pfg. gezahlt, was sich für eine t

auf 2,18 M. oder für die Schiffsladung von 400 t auf 872 M. belaufen würde.

Also

Einnahmen	M. 872
Ausgaben	M. 851
Gewinn aus einer Reise	M. 21

Da ein Kahn während eines Jahres auf dieser Strecke höchstens 11 Fahrten machen kann, so beträgt der Jahresgewinn eines Kahnes ohne Abzug von Reparatur- und Amortisationskosten 231.— M.; bei ca. 20000 M. Anschaffungswert des Kahnes würde dies eine reichlich 1%ige Verzinsung des investierten Kapitals bedeuten. Davon kann der Schiffseigner nicht leben, er fährt deshalb meistens auf seinem eigenen Schiff als Steuermann, wodurch er den Lohn für diesen in Höhe von 1155 M. erspart und somit insgesamt 1386 M. Jahresgewinn erhalten kann, was eine sehr geringe Verzinsung seines Kapitales und einen sehr niedrigen Ertrag seiner Arbeitskraft darstellt.

Im allgemeinen kann wohl gesagt werden, daß die Betriebsergebnisse, wie sie in Tab. 25 und Tab. 27 zugrunde gelegt worden sind, also für einen 650 t-Kahn 6700 M. Betriebseinnahmen bei 4600 M. Betriebsausgaben, d. h. 2100 M. jährlich Betriebsüberschuß, und bei größeren Kähnen entsprechend höher, bei kleineren entsprechend niedriger, als ein sehr günstiger Jahresabschluß anzusehen sind. Rechnet man die fast immer ersparten Steuermannslöhne von jährlich 1400 M. hinzu, so ergeben sich 3500 M. als das sehr reichliche Jahreseinkommen eines unverschuldeten Privatschiffers, der, wie es fast immer geschieht, sein Gewerbe nur mit e i n e m Kahn betreibt. Dazu würden die freilich meist nur noch sehr geringen Nebeneinnahmen zu rechnen sein. Da jedoch völlige Unverschuldetheit bei Privatschiffern heute auf der Elbe nur noch sehr selten anzutreffen ist, so wird man den durchschnittlichen Reingewinn eines soliden Privatschiffers auf der Elbe aus seinem Kapital und seiner Arbeitskraft in einem normalen Durchschnittsjahr kaum höher als mit 2100 M. ansetzen können.

Nach alledem läßt es sich leicht verstehen, daß wie es auch Tab. 22 und die an sie angeknüpften Erörterungen zahlenmäßig darzulegen gesucht haben, allmählich in den letzten Jahren ein Rückgang in der Zahl der Kleinschifferbetriebe eingetreten ist, und daß sich ihre Unternehmer anderen Beschäftigungen oder anderen Wasserstraßen zugewendet haben.

III. Kapitel.

Die Großschiffahrt.

1. Wesen und Umfang der Großbetriebe.

Das Großunternehmen in der Elbschiffahrt charakterisiert sich vor allem durch die Art der Beschaffung seines Betriebskapitals und durch die Stellung seiner Unternehmer. Denn private Betriebe, die man nach sonst allgemein gültigen Gesichtspunkten als Großbetriebe ansprechen könnte, bestehen in der Elbschiffahrt nicht. Es hat sich auch in der Praxis die Bezeichnung Großschiffahrt nur für diejenigen Betriebe herausgebildet, die, abgesehen von einer gewissen Höhe des Betriebskapitals, auf gesellschaftsrechtlicher Grundlage, insbesondere auf dem Aktienprinzip aufgebaut, nach kapitalistischen Grundsätzen verwaltet und geleitet werden und sich gewerbsmäßig nur mit der Güterschiffahrt auf der Elbe befassen.

Derartige Unternehmungen hat es in den letzten 40 Jahren auf der Elbe 11 gegeben, und zwar: Die Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft, die Vereinigte Hamburger-Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompagnie, die Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, die Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft, die Frachtdampfschiffahrts-Gesellschaft, die »Kette« Deutsche Elbschiffahrts-Gesellschaft, die Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, die Deutsch-österreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die »Elbe« Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft und die Neue Deutsch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Von diesen bestehen heute noch 6, und zwar: die Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, die Oesterreichische Nord-West-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften, die Deutsch-österreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die »Elbe«, Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, die Neue deutsch-böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Bedeutung der Großschiffahrt läßt sich am leichtesten durch Darstellung der Entwicklung ihrer Schiffsflotte veranschaulichen, wenn man auch, wie später gezeigt werden wird, aus diesen Zahlen nicht allzuweitgehende Schlüsse auf die Tätigkeit der Großschiffahrt ziehen darf. Die Zahl der Schiffe betrug:

Tab. 30.
Zahl der Schiffe der Großbetriebe.

1. Jahr	2. Dampfschiffe	3. Schleppkähne	4. Anteil an der Gesamtelbschleppschifffflotte
1872	31	12	.
1877	39	39	.
1882	71	322	.
1887	92	377	23 %
1892	88	372	18 %
1897	110	367	18 %
1902	133	404	19 %
1907	136	479	26 %

Diese Zahlen stellen eine bedeutsame Flotte dar, die im Dampfschleppverkehr fast eine monopolartige Stellung auf der Elbe gewonnen hat, während sie hinsichtlich der Frachtschiffe, wie die Tab. 30 zeigt, etwa $^1/_5$ aller deutschen Schleppfahrzeuge der Elbe umfaßt.

Ueber die Gesamtleistung dieses Schiffsparkes der Großbetriebe fehlt es an umfassenden brauchbaren Angaben; sie lassen sich mit einer gewissen Sicherheit nur für das Frachtgeschäft beibringen, obwohl gerade die Haupttätigkeit der Großunternehmungen in der Schleppschiffahrt liegt.

Es bildet eine Eigentümlichkeit eines Teiles der Elbschifffahrtsgroßbetriebe, daß es ihnen gelungen ist, einen nicht unbeträchtlichen Teil des Frachtverkehres in ihre Hände zu bekommen, ohne ihn selber auszuüben, oder sich wenigstens in beschränktem Maße selbst an der Frachtschiffahrt zu beteiligen. Die Ausführung der Frachtaufträge ist auf der Elbe noch ein fast unbestrittenes Vorrecht der Kleinschiffahrt, während ein selbstgeschaffenes Privileg der Großbetriebe die Ausübung der Schleppschiffahrt bildet. Es mag dies zwar bis zu einem gewissen Umfange in den hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des Schleppbetriebes begründet sein, den Hauptgrund dafür aber bildet die Tatsache, daß die Großschiffahrt bisher noch nicht imstande gewesen ist, ohne unverhältnismäßig hohe Aufwendungen der Kleinschiffahrt in ihrem altangestammten Wirkungskreis, der Frachtschiffahrt, Abbruch zu tun, obwohl es im Laufe der Zeit, z. B. in den 80er Jahren, nicht an Versuchen hierzu gefehlt hat. Als jedoch die Großunternehmungen die Unmöglichkeit dieses Unternehmens erkannt hatten, waren sie so

klug, den starken Nebenbuhler nicht unnötig zu reizen, sondern mit ihm sich gütlich zu einigen; denn sie bedurften seiner notwendig als Kunden für das Schleppgeschäft. So überließ man ihm die Frachtschiffahrt nahezu ungestört und suchte ihn nur zur Benutzung der eigenen Schleppdampfer anzuregen und zu verpflichten. Dieses doppelte Ziel aber konnte man am leichtesten dadurch erreichen, daß sich die schleppschiffahrttreibenden Großbetriebe eigne Frachtbureaus anlegten, die den frachtsuchenden Kleinschiffern unter gewissen Bedingungen Frachten vermittelten und zuwiesen. Die Bedingungen bestanden aber darin, daß der Schiffer sich für die meist kostenlose Zuweisung von Frachtgütern verpflichten mußte, bei seiner Bergreise sich nur der Schleppkraft jenes Großbetriebes zu bedienen, durch den er die Transportaufträge erhalten hatte. So bildeten sich zwischen der Schleppschiffahrt der Großbetriebe und der Frachtschiffahrt der Kleinbetriebe die ersteren als Frachtvermittlungsinstitute zu Mittelspersonen und Bindegliedern aus und knüpften damit ein festes Band zwischen den beiden Unternehmergruppen. Diese von den Gesellschaften nur vermittelten aber nicht selbst ausgeführten Verfrachtungen sind meist unterschiedslos in den Nachweisen der Verfrachtungsgelder der Gesellschaften mit aufgenommen, so daß diese Nachweise für die wirklichen Frachtschiffahrtleistungen der Gesellschaften ein ungenaues, weil zu günstiges Bild geben.

Wie groß die von den Gesellschaften verfrachteten Gütermassen sowie ihr Anteil an dem Gesamtelbverkehr gewesen sind, zeigt die Tab. 23, Spalten I und II. In Spalten III und IV ist auch für die Jahre 1888—1896 der Anteil derjenigen Frachtgütermengen an der Gesamtverfrachtung der Gesellschaften angegeben, der von ihnen auf e i g n e n Frachtschiffen befördert worden ist; wie er in Tab. 40 noch gesondert für die »Nord-West« für die Jahre 1887—1904 zahlenmäßig zusammengestellt worden ist. Man sieht aus diesen Zusammenstellungen deutlich, wie gering die eignen Frachttransportleistungen der Großunternehmungen sind, wie bedeutend sich dagegen ihr Fracht v e r m i t t l u n g s geschäft ausgebildet hatte, und wie letzteres von Jahr zu Jahr seinem Umfang nach in Zunahme begriffen war. Leider sind diese Zahlen für die letzten Jahre wegen ihres Fehlens in den Betriebsveröffentlichungen seit 1896 nicht mehr für alle Gesellschaften zu berechnen; es zeigt sich aber aus den Zahlen der

»Nord-West«, daß jene Tendenz im Frachtgeschäft dieselbe geblieben ist.

Es ist, wie schon erwähnt, unmöglich, in ähnlicher Weise, wie für das Frachtgeschäft auch eine Darstellung der Leistungsfähigkeit der Gesellschaften in der Schleppschiffahrt zu geben. Die Geschäftsberichte weisen in dieser Hinsicht so verschiedene, unter sich völlig unvergleichbare und nicht zu vereinigende Angaben auf, daß man sich nur auf die Ausweise über die Gesamteinnahmen der Gesellschaften aus dem Schleppgeschäft beschränken muß, um ein ungefähres Bild von der Bedeutung, dem Umfang und der Entwicklung des großbetrieblichen Schleppgeschäftes zu erhalten. Man kommt auf diesem Wege zu folgenden Ergebnissen:

Tab. 31.

Gesamteinnahmen der Großbetriebe aus dem Schleppgeschäft.

1. Jahr	2. Gesamtschlepplohneinnahmen 1000 M.
1882	3 697
83	3 450
84	3 746
1885	3 384
86	2 984
87	3 064
88	3 367
89	3 907
1890	4 174
91	4 365
92	4 283
93	5 469
94	5 742
1895	5 683
96	5 716

Es sei noch bemerkt, daß sämtliche Großschiffahrtsbetriebe eigne Schleppdampfer besitzen und für eigne wie für fremde Frachtkähne den Schleppbetrieb unterhalten. Doch ist das Verhältnis der geschleppten eignen Kähne zu den fremden bei den verschiedenen Großunternehmungen ein ganz verschiedenes, wie später noch näher auszuführen sein wird.

Wie sich die Einzelunternehmungen entwickelt haben, soll im folgenden Abschnitt auf Grund ihrer Jahresberichte und sonstigen Betriebsangaben geschildert werden.

2. Entwicklung der einzelnen Großbetriebe.

Der Versuch, eine lückenlose Darstellung der Entwicklung der einzelnen Großbetriebe zu geben, stößt auf empfindliche Schwierigkeiten. Ist man schon für die heute bestehenden Gesellschaften beim Nachforschen nach zuverlässigen Nachrichten fast nur auf die oft wenig ausführlichen und nicht immer allgemein zugänglichen Jahresberichte der Gesellschaften angewiesen, so versagt auch diese Quelle für ältere Entwicklungsstufen der heutigen, vor allem aber für frühere, jetzt nicht mehr bestehende oder in anderen Gesellschaften aufgegangene Unternehmungen. So erklärt es sich, wenn im folgenden für einzelne Betriebe nur spärliche und lückenhafte Mitteilungen gemacht werden können, während für andere ein reichlicheres und interessantes Material zur Verfügung steht.

a) Prager-Dampf- und Segelschiffahrtsgesellschaft.

Die P.D.S.S.G. ist die erste Schiffahrts-Gesellschaft auf der Elbe gewesen. Sie wurde im Mai 1822, also noch vor Einführung des Dampfes als Antriebsmittel auf der Elbe, mit einem Aktienkapital von 65 500 fl C-M in Prag unter der Firma »Prager Schiffahrts-Gesellschaft« gegründet. Trotz ihrer anders lautenden Firma, war sie ursprünglich nur ein Frachtvermittlungsunternehmen, eine reine Speditionsfirma, die durch ein Kontor, anfangs in Niedergrund an der Elbe, seit 1828 in Tetschen, die ihr zugeführten Frachtgüter an die Schiffahrt weiter gab. Erst in der am 27. Mai 1857 stattgefundenen Generalversammlung beschloß man eine Erweiterung und Umgestaltung des Geschäftsbetriebes. Das Kapital wurde auf 600 000 fl C-M erhöht und am 1. Januar 1858 begann die Gesellschaft unter der neuen Firma »Prager Dampf- und Segelschiffahrts-Gesellschaft« mit eignem Gütertransport auf eignen Schleppschiffen. Im Laufe der nächsten 2 Jahre wurden 5 Radschleppdampfer von je 60 PS und eine Anzahl Schleppkähne in Betrieb gestellt. Die Geschäftsergebnisse, über die sich nirgends nähere Angaben finden lassen, scheinen aber im allgemeinen nicht sehr günstige gewesen zu sein, wenigstens wird wiederholt von größeren oder kleineren Fehlbeträgen bei den Jahresabschlüssen berichtet. Trotzdem erweiterte und vermehrte man während der 60er Jahre den Schiffsbestand

nicht unbeträchtlich, so daß die Gesellschaft 1872 6 Radschleppdampfer neuerer und neuester Konstruktion mit insgesamt 1500 PS besaß. Anfangs des Jahres 1870 suchte sie, nachdem bei Magdeburg und Dresden von anderer Seite unternommene Versuche mit der Kettenschleppschiffahrt günstig ausgefallen waren, um die Genehmigung für diese Schiffahrtsbetriebsart auf der Strecke zwischen Schandau und Aussig [1]) nach und erhielt sie im August desselben Jahres. Der Betrieb mit diesem neuen Beförderungsmittel wurde im März 1872 mit 2 Dampfern eröffnet. Trotz alledem bestand das Hauptgeschäft der Gesellschaft noch in der Frachtvermittlung und später in dem Schleppen fremder Fahrzeuge. Der eigne Frachtschiffpark ist immer nur gering und teilweise stark veraltet und deshalb bei den mehr und mehr sinkenden Frachtsätzen unrentabel gewesen; nur zögernd ging man an die Einstellung von Schleppkähnen modernerer Bauart. Dagegen mußte man bereits im Jahre 1877 an eine völlige Auswechselung der abgenutzten Schleppkette gehen, was nicht geringe Kosten verursachte. Doch war das Schleppgeschäft ein so reges und rentables, daß man 1879 und 1882 je einen neuen Kettenschleppdampfer in Betrieb stellen konnte. Dann aber traten in der Schiffahrt Verhältnisse ein, die es der Gesellschaft im Jahre 1882 geraten erscheinen ließen, ein sehr günstiges Kaufangebot der neugegründeten Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrt-Gesellschaft über das gesamte bewegliche Betriebsmaterial anzunehmen und zu liquidieren. Die Kaufsumme betrug 1 450 000 fl, also fast $2^1/_2$ Millionen Mark.

b) Die Vereinigte Hamburger-Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompagnie in Magdeburg.

Die V.H.M.D.K. ist die erste Gesellschaft und nach damaligen Verhältnissen das erste Großunternehmen auf der Elbe, das zur Einführung und regelmäßigen Ausnutzung des Dampfes für die Schiffahrt gegründet wurde. Im Jahre 1836 vereinigte sich eine Reihe Magdeburger Großkaufleute zu dem Zwecke, für ihren eignen Handel die Dampfschiffahrt zwischen Magdeburg und

1) Diese Strecke, die die Durchbruchstelle der Elbe durch das Elbsandsteingebirge bildet, war wegen ihres starken Gefälles und ihrem geringen Wasserstand eine sehr schwierige und gefährliche Wegstrecke für die Bergschiffahrt; für sie eignete sich die Kettenschiffahrt ganz besonders.

Hamburg einzuführen, jedoch ihre Schiffe auch der Personenbeförderung zur Verfügung zu stellen. Das Gründungskapital betrug anfangs 150 000 Tlr. Der Betrieb wurde 1838 mit einem Dampfer aufgenommen und die Erfolge waren günstige. In den ersten Jahren überwogen die Einnahmen aus der Personenbeförderung diejenigen aus der Güterbeförderung noch beträchtlich, wie Tab. 32 ergibt.

Tab. 32.

Verkehrsleistungen der »Ver. Hamburg-Magdeburger Dampfsch.-Komp.« 1838—1844.

1. Jahr	2. Zahl der Dampfer	3. Zahl der Doppelreisen	4. Zahl der beförderten Personen	5. Gewicht der beförderten Güter in Ztr.	6. Einnahmen aus Personenbeförderung in Taler	7. Einnahmen aus Güterbeförderung in Taler	8. Dividende in %
1838	1	34	2 705	9 966	15 326	6 324	4
1839	2	65	4 678	18 372	23 356	12 115	6
1840	3	120	8 452	32 775	38 708	17 424	5
1841	7	229	17 719	122 828	101 383	61 830	6
1842	7	155	11 302	99 994	55 410	50 326	4
1843	8	312	.	.	195—189		0
1844	8	289	23 942	235 713	95 164	89 164	0

Man sieht jedoch zugleich aus dieser Tabelle, daß der Frachtverkehr für die Einnahmen der Gesellschaft eine immer wichtigere Rolle zu spielen begann, bis er Anfang der 50er Jahre die Einnahmen aus der Personenbeförderung überwog. Die Gesellschaft konnte sich jedoch nicht lange ihrer Konkurrenzlosigkeit auf der Elbe erfreuen, denn schon im Jahre 1838 trat eine Vereinigung Hamburger und Leipziger Kaufleute unter der Firma Hamburg-Leipziger Dampfschiffahrts-Kompagnie auf den Plan und die Konkurrenz der beiden Unternehmungen wurde eine so heftige und für beide gleich verlustreiche, daß man sich entschloß, mit dem 1. Januar 1841 die Leipziger Gesellschaft in der V.H.M.D.K. mit dem Sitz in Magdeburg aufgehen zu lassen; zugleich wurde das Kapital der letzteren auf 360 000 Tlr. erhöht. Während man anfangs hauptsächlich Personenschiffahrt betrieb und Güter nur nebensächlich befördert wurden, ging man Mitte der 40 Jahre, als ersterer Geschäftszweig wegen der Konkurrenz der Eisenbahn immer weniger gewinnbringend wurde, zur Annahme von Schleppaufträgen für fremde Frachtkähne

über. Dieser neue Betriebszweig sollte allmählich zur Haupteinnahmequelle der Gesellschaft werden, denn nachdem man schon Mitte der 50er Jahre die Dampferzahl auf 11 erhöht hatte, entschloß man sich, um bei den schlechtregulierten Wasserverhältnissen der Elbe im Güterverkehr in bezug auf Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit mit der Eisenbahn konkurrenzfähig zu bleiben, im Jahre 1863, nach dem Muster der Seineschiffahrt auch auf der Elbe für den Schleppverkehr Versuche mit der Kettenschleppschiffahrt anzustellen. Jedoch kam erst 1866 ein regelmäßiger Betrieb auf der 5 km langen Versuchsstrecke bei Magdeburg zwischen Neustadt und Buckau zustande, der sich bewährte. Trotzdem ging man mit der weiteren Anwendung dieser neuen Betriebsmethode wegen der hohen Herstellungskosten nur sehr allmählich vor: 1868 wurde die 51 km lange Kette zwischen Neustadt und Ferchland, 1872 zwischen Ferchland und Wittenberge (77 km) und erst 1874 zwischen Wittenberge und Hamburg (165 km) und somit die Kette auf der ganzen Strecke Magdeburg-Hamburg vollendet.

Mit der stärkeren Betonung der Schleppschiffahrt wuchs aber auch das Interesse der Gesellschaft an dem Elbfrachtverkehr, vor allem soweit er bergwärts gerichtet war. Man errichtete deshalb anfangs der 60er Jahre je ein Frachtkontor in Hamburg und in Magdeburg, versuchsweise auch ein solches in Dresden; sie waren ursprünglich dazu gegründet, um den Frachtverkehr auf der Elbe zu beleben, den Schiffseignern lohnende Beschäftigung im Bergverkehr zu verschaffen und dadurch indirekt das Schleppgeschäft der Gesellschaft zu heben. Es lag jedoch nahe, daß die Gesellschaft im Laufe der Zeit auch selbst Frachtkähne anschaffte, durch ihre Beladung die Aufträge ihrer Frachtkontore selbst erledigte und damit zugleich ihren Schleppdampferpark beschäftigte. Dieser kombinierte Schlepp- und Frachtschiffahrtsbetrieb führte sich so gut ein, daß das Frachtvermittlungsgeschäft für die Frachtschiffseigner schließlich stark hinter der eignen Frachtschiffahrt der Gesellschaft zurücktrat.

Durch die Anfang der 70er Jahre in Wirksamkeit getretene Einführung der Kettenschleppschiffahrt wurde auch das Schleppgeschäft der Gesellschaft bedeutend erweitert: so wuchs allein im Jahre 1872 durch Eröffnung der Kettenstrecke Neustadt-Ferchland die Schleppleistung der Gesellschaft gegenüber dem Vorjahr um 1066 Kähne mit 694 000 Ztr. Ladungsgut und

50 416 Tlr. Einnahmen. Dafür blieb aber die Leistung der Frachtschiffahrt in diesen Jahren um 320 000 Ztr. hinter der des Vorjahres zurück. Die beiden nächsten Jahre gestalteten sich für das Unternehmen ungünstig; waren sie an sich schon für die gesamte Elbschiffahrt wegen Mangel an Gütern wenig gewinnbringend, so fiel für die V.H.M.D. noch besonders der Umstand in die Wagschale, daß ihr nunmehr auf der Elbe in der später zu besprechenden neuen Dresdner Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft sowohl auf der Strecke zwischen Hamburg und Magdeburg, vor allem aber oberhalb Magdeburgs im Schleppgeschäft ein sehr regsamer Konkurrent erstanden war. Als das Jahr 1874 für die Gesellschaft mit einem Jahresverlust von 13 200 Tlr. im Gütergeschäft und 37 625 Tlr. im Schleppgeschäft abschloß und auch das nächste Jahr sich ähnlich ungünstig anließ, entschloß man sich, im Frühjahr 1875, den bisher ziemlich hohen Kettenschlepptarif mit Genehmigung der Regierung um 33 % herabzusetzen, um durch die Masse der transportierten Schleppgüter die Verluste wieder einzubringen. Mit diesem Vorgehen hatte man insoweit Erfolg, als beim nächsten Jahresabschluß kein Defizit, aber auch kein Ueberschuß sich herausstellte. Die Ergebnisse der Kettenschleppschiffahrt blieben auch in diesem wie in den folgenden Jahren hinter den auf sie gesetzten Hoffnungen zurück, da die Anschaffungs- und Erhaltungskosten sehr bedeutend waren. So betrugen allein die jährlichen Abschreibungen für die Kette 60 000 Tlr. und es ist daher nicht verwunderlich, wenn die Gesellschaftsberichte die Geschäftsabschlüsse des Jahres 1876 als »befriedigend«, 1877 »kein unbedingt befriedigendes Resultat«, 1878 »Einnahmeerfolg befriedigend«, 1879 »wenig befriedigend« und 1880 »Gewinn befriedigt noch nicht ensprechend den hohen Anlagekosten« bezeichneten. Die Geschäftsentwicklung blieb bis zum Ende der 70er Jahre eine wenig günstige. Dies war wohl hauptsächlich auf zwei Ursachen zurückzuführen. Einmal hatte die Gesellschaft Anfang der 70er Jahre bei Einführung der Kettenschleppschiffahrt zwischen Magdeburg und Hamburg ihre sämtlichen früheren Radschleppdampfer verkauft; dadurch aber wurde ihr der Schleppverkehr oberhalb Magdeburgs unmöglich gemacht. Sie konnte ihrer Schleppkundschaft, wenn diese weiter elbaufwärts wollte, nur bis Magdeburg mit ihrer Schleppkraft dienen. Hier mußte sie die Schiffer ihrem Schicksal überlassen, die infolgedessen oft

mehrere Tage lang warten mußten, bis sie eine Schleppgelegenheit nach ihrem oberhalb Magdeburgs gelegenen Bestimmungshafen fanden. Infolgedessen zogen es letztere vor, möglichst schon in Hamburg sich eines Schleppunternehmens zu bedienen, das ihnen ihre Schleppkraft auch weiter als bis Magdeburg zur Verfügung stellen konnte. Das war ein Grund, weshalb der V.H.M.D.K. ein großer Teil ihrer Schleppkundschaft verloren ging, zumal gerade in dieser Zeit der Bergverkehr nach Böhmen sich zu entwickeln begann. Infolgedessen bestand ihr Schleppgeschäft in der Hauptsache aus kurzstreckigen Transporten, die im Verhältnis zu den hohen Betriebskosten nicht die nötigen Einnahmen abwarfen. Es zeigt dies deutlich folgende Tabelle.

Tab. 33.

Das Schleppgeschäft der V.H.M.D.K. in den Jahren 1875, 1878, 1880.

1. Geschleppte Strecke	2. Entfernung	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
		1875			1878			1880		
	km	Zahl der Schiffe	Ladungsgewicht der Kähne in 1000 Ztr.	Einnahmen 1000 M.	Zahl der Schleppkähne	Ladungsgewicht der Schl.-Kähne in 1000 Ztr.	Einnahmen 1000 M.	Zahl der Schleppkähne	Ladungsgewicht der Schl.-Kähne in 1000 Ztr.	Einnahmen 1000 M.
Direkt Hamburg-Magdeburg	275	534	1 541	216	1 183	3 025	428	1 274	4 756	553
Direkt Niegripp-Magdeburg	20	1 543	1 351	32	2 039	1 797	48	2 269	2 195	52
Zwischen Zwischenstationen	—	1 060	884	38	1 201	846	89	1 298	831	112
Neustadt-Buckau	5	—	—	—	3 866	2 991	42	4 676	4 676	52

So war es kein Wunder, daß, als im Jahre 1881 ein neuer besonders heftiger Konkurrenzkampf auf der Elbe auszubrechen drohte, die Gesellschaft es vorzog, das ihr sehr günstige Kaufangebot der Dresdener Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft, mit der sie schon im Vorjahr im Vertragsverhältnis gestanden hatte, anzunehmen und ihr ganzes bewegliches Betriebsmaterial, bestehend aus 14 Kettenschleppschiffen, 2 Eilgutdampfern und 30 Frachtschiffen, für den Preis von 2 335 000 M. an diese zu veräußern. Die näheren Umstände und Verkaufsbedingungen werden später bei Darstellung der Konkurrenzgesellschaft Erwähnung finden.

c) Die Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tab. 34.
Geschäftsergebnisse der »Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft«.

1. Jahr	2. Aktienkapital 1000 M.	3. Obligationen 1000 M.	4. Gesamteinnahmen 1000 M.	5. Dividende %	6. Zahl der Dampfschiffe	7. Zahl der Schleppkähne
1896	742	.	917	9	.	.
97	742	.	955	11	.	.
98	742	.	.	11	.	.
99	742	.	.	11	.	.
1900	742	.	.	14	.	.
01	742	.	1 209	14	.	.
02	742	.	922	6	.	.
03	742	.	988	10	.	.
04	742	.	.	6	.	.
1905	742	.	.	14	.	.
06	742	.	1 120	10	.	.
07	742	.	.	6	.	.
08	742	.	.	7	.	.
09	742	270	1 171	7	.	.
1910	742	263	.	4	.	.
11	742	250	1 013	0	9	63

Tab. 35.
Betriebsleistungen der »Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Ges.« 1901—1911.

1. Jahr	2. Frachtgeschäft	3. Bugsiergeschäft	
	Befördert mit eignen Kähnen Ladungsgewicht in t	Fremde Kähne bugsiert	
		Zahl	Ladungsgewicht in t
1901	276 000	1 105	213 000
1902	276 000	662	127 000
1903	324 000	416	64 800
1904	271 000	415	68 200
1905	391 000	583	78 300
1906	367 000	789	120 000
1907	395 000	958	134 000
1908	422 000	710	94 400
1909	388 000	655	86 200
1910	423 000	597	96 600
1911	328 000	420	68 700

1857 wurde von mehreren Berliner und Hamburger Kaufleuten die Gesellschaft »Norddeutsche Dampfschiffahrt« gegründet.

Sie nahm auf der Strecke Hamburg-Berlin mit 2 großen und 4 kleinen Dampfern die Frachtschiffahrt auf, mußte aber infolge ungünstiger Geschäftsergebnisse bereits 1863 wieder in Liquidation treten. Aus ihr ging mit einem Aktienkapital von 742 000 M. die N.N.F.D.G. hervor, deren Aktien in wenigen Händen vereinigt waren und noch heute sind. Die Gesellschaft ist trotz einer fast 50jährigen Entwicklungszeit ihrem Charakter nach sich gleich geblieben. Sie betreibt fast nur Frachtschiffahrt, und zwar in hervorragendem Maße zwischen Hamburg und Berlin. Nur selten fahren ihre Fahrzeuge einmal auf der Elbe bis Schönebeck oder Torgau hinauf. Deshalb spielt sie auch unter den reinen Elbschiffahrtsunternehmungen nur eine geringe Rolle und hat sie sich gegenüber den Einigungsbestrebungen und der Vertragspolitik derselben meist zurückhaltend gezeigt. Sie ist sicher fundiert und erfuhr, wenn auch keine sehr schnelle, so doch eine ruhige, beständige Aufwärtsentwicklung. Während der 80er und 90er Jahre zahlte sie durchschnittlich zwischen 8—12 % Dividende, 1889 sogar 16 % und selbst in einem für die Gesamtschiffahrt so ungünstigem Jahre, wie dem Jahre 1904, warf sie für ihre Aktionäre eine Dividende von 6% aus. 1882 bestanden ihre Betriebsmittel aus 7 Raddampfern von je 100—200 PS, 39 eisernen und 14 hölzernen Schleppkähnen von insgesamt 14 500 t Tragfähigkeit. Sie erweiterte diesen Besitz bis zum Jahre 1909 auf 8 Raddampfer zu je 180—900 PS, 1 Doppelschraubendampfer (280 PS), 4 Hafendampfer und 61 eiserne Schleppkähne mit einer Gesamttragfähigkeit von 33 600 t. Wie schon erwähnt, bestehen die Einnahmen der Gesellschaft zu dem weitaus größten Teile in Einnahmen aus dem Frachtgeschäft. Dieselben betrugen im Jahre :

1888	bei	689 000	M.	Gesamteinnahme	645 000	M.	aus	dem	Frachtgeschäft
1890	»	853 000	»	»	809 000	»	»	»	»
1896	»	917 000	»	»	835 000	»	»	»	»
1903	»	988 000	»	»	944 000	»	»	»	»
1906	»	1120 000	»	»	992 000	»	»	»	»

Im Frachtgeschäften hielten sich das Tal- und Berggeschäft ziemlich die Wage.

d) Elb-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft in Dresden.

Tab. 36.
Betriebsergebnisse der »Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft«.

1. Jahr	2. Gesamteinnahmen M.	3. Dividende %	4. Zahl der Dampfschiffe	5. Zahl der Frachtkähne	6. Ges.-Tragfähigkeit der Frachtkähne 1000 t
1870	373 122	20	3	15	.
71	394 600	20	4	16	4
72	450 112	20	5	19	6
73	525 827	17	5	24	9
74	367 925	9	5	24	.
1875	447 096	12	5	24	.
76	468 155	12	5	24	.
77	532 886	12	6	24	.
78	617 037	14	6	24	.
79	658 084	17	7	25	.
1880	.	24	7	25	.

Die E.D.G. wurde am 23. Mai 1866 mit dem Sitz in Dresden gegründet. Das von ihr erworbene Privileg der Personenschiffahrt hat sie niemals ausgeübt, sondern anfangs nur der Schleppschiffahrt für fremde Kähne obgelegen, später aber auch eigne Frachtfahrzeuge erworben und mit ihnen in nicht geringem Umfang, ebenso wie mit ihren Frachtdampfern die Frachtschifffahrt zwischen Hamburg einerseits, und Sachsen und Böhmen andrerseits betrieben. Im Laufe der 70er Jahre erwuchs ihrer Tätigkeit als Schleppunternehmung in der Dresdener Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft eine starke Konkurrentin, durch die sie noch mehr als früher auf das Frachtgeschäft zurückgedrängt und eingeschränkt wurde. Trotzdem blieben ihre Betriebsergebnisse stets sehr günstige, wie die verteilten Dividenden beweisen, die niemals unter $7^1/_2$ % heruntergingen und 3 Jahre lang sogar (1870—1872) 20 % erreichten. Als sich jedoch 1881 eine Einigung und Zusammenfassung der deutschen Elbschiffahrt gegenüber der übermächtigen neugegründeten österreichischen Konkurrenz notwendig machte, kam zwischen ihr und der Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft ein Vertrag zustande, nach welchem letztere das gesamte Betriebsmaterial der E.D.G. für 1 446 000 Mark ankaufte und die E.D.G. liquidierte.

e) »Kette« Deutsche Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Dresden.

Tab. 37.

Geschäftsergebnisse der »Kette, Deutsche Dampfschiffahrts-Ges.« in 1000 M.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
Jahr	Aktienkapital	Obligationen	Dividende	Zahl der		Einnahmen aus dem Elbeverkehr 1000 M.			Einnahme aus 1000 M.	
	in 1000 M.	in 1000 M.	%	Dampfschiffe	Schleppkähne	Frachtschiffahrt	Schleppschiffahrt	Gesamt	Saale-Schiffahrt	Werft
1870	1 116	—	2,5		.	.	129	140		—
71	2 100	—	2	9	.	.	245	245		—
72	2 250	—	5,5	9	.	.	540	540		—
73	2 400	—	6,5	12	.	.	726	721		—
74	2 400	—	2,5	13	.	.	667	774	22	—
1875	2 400	—	6,5	13	.	.	796	799	26	—
76	2 400	—	7	13	.	.	874	885	44	—
77	2 400	—	7,5	13	.	11	938	965	29	—
78	2 700	—	5,5	15	.	365	936	1 301	40	99
79	2 700	—	6,5	15	.	418	993	1 667	42	226
1880	2 700	—	9	15	.	451	1 346	2 144	43	333
81	7 200	—	8,5	15	.	648	1 300	2 466	41	493
82	7 200	—	5	37	120	1 615	2 181	3 830	39	658
83	7 200	—	7	37	125	2 000	2 664	4 770	42	659
84	7 200	300	7	38	127	2 350	2 439	4 922	60	1 110
1885	7 200	1 000	2,6	38	143	2 358	2 042	4 542	103	981
86	7 200	1 000	2	39	145	2 182	1 736	4 097	99	717
87	7 200	1 000	0	39	151	2 089	1 740	4 074	107	982
88	7 200	1 460	1	39	154	2 263	1 913	4 288	130	917
89	7 200	1 120	2	36	154	2 373	2 071	4 445	105	951
1890	7 200	1 080	3	37	147	2 518	2 127	4 702	119	854
91	7 200	1 040	1,5	39	145	2 242	2 318	4 615	118	978
92	7 200	1 000	1	37	144	1 907	2 152	4 177	95	1 070
93	7 200	1 300	1,5	37	144	1 833	2 323	4 077	88	859
94	6 450	1 100	3,5	37	108	1 647	2 191	3 787	95	1 222
1895	6 450	1 200	4,5	36	100	1 271	2 270	3 552	78	1 232
96	6 450	1 200	1	41	94	.	1 914	.	.	1 556
97	6 450	1 200	2	41	96	.	2 139	.	.	1 955
98	6 450	1 475	3	41	92	.	2 282	.	.	1 669
99	6 450	1 444	5,5	43	91	.	2 451	.	.	2 294
1900	6 450	1 413	5,5	43	92	.	2 506	.	.	1 803
01	6 450	1 379	4,5	43	86	.	2 256	.	.	2 023
02	6 450	1 347	0	42	88	.	1 488	.	.	.
03	6 450	1 309	0	42	66	.	.	.	.	.

Mit Gründung der Dresdener Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1868 erschien zum erstenmale auf der Elbe die Flagge eines in großzügiger Weise geplanten und erfolgreich durchgeführten modernen kapitalistischen Unternehmens, das von

Anfang an das Bestreben hatte, sich zu erweitern und bisher isoliert dastehende schwächere Kräfte in sich aufzunehmen. Wenn ihr Name auch heute nach über 30jährigem Bestehen aus der Liste der Elbschiffahrts-Unternehmungen geschwunden ist, so ist er doch unlöslich mit der Geschichte der Elbschiffahrt verknüpft. Die Gesellschaft wurde 1868 von dem Ingenieur *Bellingrath* im Verein mit mehreren Kleinschiffseignern und Kapitalisten zur Ausnutzung der eben erst in Deutschland in das Stadium des Versuches eingetretenen Kettenschleppschiffahrt für die Elbe unter der Firma »Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe« gegründet. Sogleich im Jahre 1869 ging man an den Ausbau einer 6,6 Meilen langen Versuchsstrecke zwischen Loschwitz und Merschwitz bei Dresden, und als man hier gute Resultate erzielt und Erfahrungen gesammelt hatte, bewarb man sich im Jahre 1870 zugleich um die sächsisch-anhaltische und preußische Kettenkonzession für die Elbstrecke von Schandau bis Magdeburg, die auch am 11. bez. 13. Dezember 1870 erteilt wurde. Im darauffolgenden Frühjahr und Sommer wurde so lebhaft an der Verlegung der Kette und der Betriebsorganisation gearbeitet, daß bereits nach einem halben Jahre, am 1. Oktober 1871 mit 9 Kettendampfern der Betrieb auf der 330 km langen Strecke eröffnet werden konnte. Dieses Ergebnis ist umsomehr hervorzuheben, als die V.H.M.D.K. für ihre 275 km lange Strecke Hamburg-Magdeburg, auf der die natürlichen Wasser- und Schiffahrtsverhältnisse weit günstiger lagen, 8 Jahre zur Legung der Kette gebraucht und im Jahre 1871 erst 65 km in Betrieb genommen hatte.

So bewies die Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe schon bei ihrer Betriebseröffnung sich als ein großzügig angelegtes und mit modernem vorwärtsstrebendem Scharfblick und Unternehmungsgeist geleitetes Unternehmen. Die Festschrift des Sächsischen Schiffervereines aus dem Jahre 1896 sagt (S. 92) über die Wirkungen, die das Auftreten der Gesellschaft auf der Elbe hervorriefen, folgendes: »In wenigen Jahren führte sie eine vollständige Aenderung der Jahrhunderte hindurch stets gleichgebliebenen Betriebsweise auf der Elbe herbei. Der Segelbetrieb kam bald gänzlich in Wegfall oder kam doch nur noch als Notbehelf in Betracht. Die schwere Takelage wurde überflüssig, die Bemannung eines Kahnes wurde um mehr als die Hälfte ermäßigt. Der Schiffer wurde von ungünstigen Witterungsverhältnissen unabhängig. Die Zahl der Fahrten eines Schiffes wurden fast auf das

Dreifache vermehrt. Diese Aenderung hätte auch der Schleppbetrieb mit Raddampfern herbeiführen können. Das Wesen der Kettenschiffahrt als eines im gewissen Maße monopolisierten Unternehmens machte jedoch zur Bedingung, daß dasselbe durch die hierzu erteilte Konzession angehalten wurde, die Schleppkraft jedermann und jederzeit in genügendem Maße und zu fest begrenzten Tarifen zur Verfügung zu stellen. Erst daraufhin konnte der Schiffer den Segelbetrieb verlassen und allgemein zum Schleppbetrieb übergehen. Daraufhin konnten die Schiffe, welche bis zu jener Zeit zumeist nur 2000 Ztr. (= 100 t) trugen, vergrößert werden, derart, daß dieselben nach 10 Jahren mit etwa 10 000 Ztr. (= 500 t), nach 20 Jahren mit 12—16 000 Ztr. (= 6—800 t) Tragfähigkeit gebaut wurden. Der Verkehr, welcher sich von 1830—1874 nahezu gleichmäßig auf einer Höhe gehalten hatte, und zwar von Hamburg bergwärts auf jährlich 7—8 Millionen Ztr., nach Hamburg talwärts auf rund 6 Millionen Ztr., stieg nach Vollendung der Kettenschiffahrt sofort stetig an und erreichte nach 10 Jahren etwa das Vierfache, 28 Millionen Ztr. bergwärts und 24 Millionen Ztr. talwärts.«

Jene oben erwähnten Konzessionsbedingungen waren für die Gesellschaft nicht besonders günstig. Ueber die Tarife sagt § 10—13 der Konzessionskunde folgendes:

»§ 10. Der Tarif für die Beförderung durch die Kettendampfer ist dem Finanzministerium zur Genehmigung vorzulegen und kann ohne dessen Zustimmung nicht erhöht werden.«

»§ 11. Wenn der Unternehmer, sei es für die gesamte konzessionierte Strecke oder für einen Teil derselben, die im Tarif bestimmten Sätze herabzusetzen beschließt, so dürfen dieselben erst nach Ablauf eines Jahres wieder erhöht werden.«

»§ 12. Die Beförderungsgebühren sind für alle Waren, Versender, Schiffseigentümer und Schiffsführer in gleicher Höhe nach Verhältnis der Entfernung, auf welche die Beförderung beansprucht wird, zu erheben.«

»Will der Unternehmer zugunsten einzelner Waren, Versender, Schiffseigentümer oder Schiffsführer eine Preisermäßigung bewilligen, so hat er dies dem Finanzministerium anzuzeigen, und ist letzteres berechtigt, die allgemeine Anwendung der solcher Gestalt ermäßigten Sätze vorzuschreiben. Eine dergestaltig herabgesetzte Gebühr kann ebenfalls erst nach Ablauf eines Jahres wieder erhöht werden.«

»§ 13. Die Tarife werden von 5 zu 5 Jahren neu festgegestellt. Hat der jährliche Reinertrag des Unternehmens 10 % des nachweislich in dem Unternehmen angelegten Kapitals überstiegen, so ist das Finanzministerium berechtigt, eine derartige Herabsetzung des Tarifes zu verlangen, daß der Reinertrag unter Zugrundelegung der stattgehabten durchschnittlichen Einnahmen und Ausgaben präsumtiv 10% jenes Kapitales nicht übersteigt.«

Durch diese Bestimmungen ist der Kettenschiffahrt eine freie, ebenbürtige Konkurrenz mit anderen Schlepparten unterbunden worden. Denn während diese ihre Tarife frei nach Angebot und Nachfrage regeln, die Schlepplöhne auch nach der Menge des Schleppgutes, das ihnen von einem einzelnen Verfrachter zugeführt wurde, in einzelnen Fällen berechnen oder auch Sonderabkommen auf längere Zeit hinaus mit einzelnen ihrer Kunden abschließen konnten, war diese Freiheit der Kettenschiffahrt genommen. Von noch einschneidenderer Bedeutung aber waren die §§ 6 und 9 der Konzessionsurkunde:

»§ 6. Der Unternehmer ist gehalten, ein jedes beladene oder unbeladene Fahrzeug nach Reihenfolge der Anmeldung zu befördern, und zwar ohne Unterschied, ob dieselben die Schleppung auf längere oder kürzere Zeit beanspruchen.

§ 9. Dem Unternehmer ist gestattet, Waren und Fahrzeuge für eigene Rechnung zu befördern. Fremde Fahrzeuge haben jedoch unter allen Umständen, auch wenn sie später angemeldet worden sind, den Vorzug in der Beförderung.«

Diese Bestimmungen mußten ganz offensichtlich eine Benachteiligung, ja fast die Unterbindung des eigenen Frachtschiffahrtsgeschäftes der Gesellschaft zur Folge haben. Auf diese Vorschriften ist es wohl zum guten Teil zurückzuführen, daß die Kettenschiffahrtsgesellschaft von Anfang an mit dem Bestreben auftrat, mit anderen Gesellschaften, wie auch mit größeren Verbänden von Privatschiffern Frachtabkommen abzuschließen, und dadurch die Begründerin und im Laufe der Zeit die stärkste Förderin des heute auf der Elbe so mächtigen Kartell- und Fusionierungsgedankens zu werden, von dem in dem nächsten Kapitel die Rede sein wird.

Bei Gründung der Gesellschaft im Jahre 1868 bestand das Gründungskapital aus 1 116 000 M.; bei Eröffnung des Betriebes im Herbst 1871 wurde es auf 2 100 000 M. erhöht. Jedoch reichte, wie vorausgesehen worden war, auch dieses Kapital bei

der dauernden Vermehrung der Betriebsmittel nicht aus, so daß man schon 1872 eine weitere Erhöhung auf 2 250 000 M., 1873 auf 2 400 000 M. und schließlich 1878 auf 2 700 000 M. beschloß.

Als der Betrieb auf der ganzen Strecke von Schandau bis Magdeburg am 1. Oktober 1871 mit 9 Kettendampfern, deren Zahl bis Ende der 70er Jahre sich bis auf 15 vermehrte, eröffnet wurde, beabsichtigte man, ausschließlich die Schleppschiffahrt zu betreiben. Man erwarb, um die Elbschiffahrt rentabler zu machen, 1873 die Kettenschleppkonzession für die Saale von Halle bis zu ihrer Mündung noch hinzu.

Die Erfolge der Gesellschaft in den ersten Betriebsjahren waren sehr günstig. Die Zahl der geschleppten Kähne und zurückgelegten Tonnenkilometer wuchs andauernd, und auch die Schlepplohneinnahmen gestalteten sich derart günstig, daß trotz reichlicher Abschreibungen 1872 5½ % und 1873 6½ % Dividende verteilt werden konnte. Doch begnügte man sich mit diesem Erfolge nicht und beschloß, für Schiffahrtsbeginn 1874 einen erhöhten Schlepptarif einzuführen, der auch die Genehmigung der Regierung fand. Die Sätze wurden abgestuft um 9—17 % erhöht, und man erreichte damit fast dieselben Tarifsätze, wie sie die V.H.M.D.K. besaß, an deren Kette man in Magdeburg Anschluß hatte. Aber die Folgen dieser Maßnahmen blieben nicht aus: Die Schlepplohneinnahmen sanken von 726 944 M. im Jahre 1873 auf 667 278 M. im Jahre 1874, und damit die Dividende von 6½ auf 2½ % im Jahre 1874. Indessen war an diesem ungünstigen Geschäftsergebnis der neue Tarif nicht allein schuld; vielmehr war dieses Betriebsjahr wegen anhaltend ungünstigen Wasserstandes für die Gesamtschiffahrt überhaupt ein sehr unbefriedigendes. Deshalb konnte man sich auch im nächsten Jahre 1875, als die Magdeburger Gesellschaft am 10. Mai ihre Frachttarife um 25 % und am 1. August um 33½ % herabsetzte, nicht zu demselben Schritt entschließen, zumal man durch § 12 der Konzession an einem baldigen Wiederaufbessern der Schleppsätze gehindert gewesen wäre.

Es war auch zu bedenken, daß durch die Schnelligkeit der Kettendampfer im Vergleich zu den Raddampfern eine bedeutend stärkere Ausnutzung der Fahrzeuge der Schiffseigner erreicht werden konnte, die sich jährlich auf etwa ¼—⅓ belief und somit einen höheren Schlepptarif rechtfertigte. Denn während ein Raddampfer mit entsprechender Eigenbelastung oder Schlepp-

anhang während der 70er Jahre zur Zurücklegung der Strecke Magdeburg-Dresden durchschnittlich 120 Stunden bedurfte, legten die Kettendampfer mit dem gleichen Schleppanhang die Strecke in 72 Stunden zurück.

Durch das oben erwähnte selbständige Herabsetzen der Schleppsätze von seiten der V.H.M.G.K. wurde das bisherige gute Einvernehmen der Gesellschaften, abgesehen von noch anderen Gründen, gestört, und es begann nach erfolglosen Kartellverhandlungen im Jahre 1876 ein sehr heißer Konkurrenzkampf zwischen beiden. Die Dresdner Ketten-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft eröffnete aus diesem Grunde in Hamburg ein eigenes Verfrachtungsbureau. Man verfolgte damit ein dreifaches Ziel: einmal trat man auf dem Frachtmarkt als selbständiger Verfrachter der Magdeburger, wie auch allen übrigen Konkurrenzfirmen im Wettbewerb gegenüber: zweitens konnte man auf diese Weise gleich hier in Hamburg am Ausgangspunkt der Frachtgüter die Schiffseigner, die mit ihren Kähnen über Magdeburg hinausfahren wollten, als Schleppkundschaft sich sichern, indem man ihnen eine prompte direkte Beförderung bis zu ihrem Bestimmungsorte gewährleistete, während dies die Magdeburger Firma nicht vermochte. Schließlich aber förderte man auch die Schleppschiffahrt im allgemeinen auf der ganzen Strecke, indem man dem Schiffer, der ohne Benutzung von Schleppkraft talwärts nach Hamburg gekommen war, die Sorge und auch das Risiko für Erlangung günstiger Bergfracht abnahm. Man stellte ihm sogleich eine Bergfracht zur Verfügung, natürlich unter der Bedingung, daß er sich von den Dampfern der Gesellschaft bergwärts schleppen ließ. Zu diesem Zweck organisierte man die Kleinschiffer, die diese neue Einrichtung zu benutzen gewillt waren, zu einem Verbande, dem »Verband Oberelbischer Schiffer«, von dem im nächsten Abschnitt berichtet werden wird. Als Schleppkraft aber zwischen Hamburg und Magdeburg — denn hier begann erst die eigene Kettenschleppschiffahrt der Gesellschaft — erwarb man sich einen Raddampfer und suchte sich noch zwei weitere durch Vertrag zu sichern. Denn im Oktober gelang es der Gesellschaft, mit der Dresdner Frachtschiffahrts-Gesellschaft, einer nicht unbedeutenden Konkurrentin im Frachtverkehr, aber auch guten Kundin für den Schleppbetrieb, einen Vertrag abzuschließen, der eine gegenseitige Konkurrenz ausschloß. Die letztere Gesellschaft verzichtete auf ein eigenes

Frachtkontor in Hamburg, trat vielmehr mit 23 Schleppkähnen dem Verband Oberelbischer Schiffer bei, empfing die Ladung von dem Frachtkontor der Kettengesellschaft, und stellte dieser ihre eigenen, nunmehr überflüssig gewordenen Radschleppdampfer als Schleppkraft zwischen Hamburg und Magdeburg zur Verfügung. Dieses enge Vertragsverhältnis führte im darauffolgenden Jahre, am 18. September 1877, als die Magdeburger Konkurrenzfirma die Frachtschiffahrts-Gesellschaft durch günstigere Angebote von dem Vertrag abspenstig zu machen und an sich zu fesseln suchte, zu dem vollständigen Ankauf der Frachtschiffahrts-Gesellschaft durch die »Kettengesellschaft«; letztere übernahm für den Kaufpreis von 365 000 M. das ganze Betriebsmaterial der ersteren, das in einem Raddampfer, 4 eisernen und 19 hölzernen Kähnen, sowie dem Schiffsbauplatz Uebigau bei Dresden bestand. Durch diese kleine Schiffswerft erfüllte sich auch zugleich der langjährige Wunsch der Gesellschaft, eine eigene Reparaturwerkstatt für ihre Schiffe zu besitzen. Diese Schiffswerft entwickelte übrigens sich im Laufe der Jahre aus kleinen Anfängen so günstig, daß sie im Jahre 1902 als selbständige Aktien-Gesellschaft abgezweigt wurde.

So wurde die Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft, die ursprünglich als eine reine Schleppschiffahrts-Gesellschaft gegründet worden war, auch zu einem bedeutenden Faktor in der Frachtschiffahrt, die in einem steigenden Maße Anteil an den Gesamteinnahmen der Gesellschaft hatte. In diesen neuen Geschäftszweig lebte sich die Gesellschaft sehr schnell ein; sie wußte ihn nutzbringend noch weiter auszubilden. So wurde in Verabredung mit der Handelskammer in Dresden, später auch in ähnlicher Weise mit der zu Leipzig und Halle, ein regelmäßiger Eilfrachtverkehr zwischen Hamburg und Dresden mit abgekürzter Ladezeit und besonderem Tarif eingerichtet. Auch führte im Jahre 1877 die Ketten-Gesellschaft in Verbindung mit dem Norddeutschen Lloyd einen direkten Verkehr zwischen Bremen und den oberelbischen Stationen bis Dresden ein. Es wurde dafür ein einheitlicher Tarif aufgestellt und die sehr kurze Lieferzeit von 17 Tagen von Bremen bis Dresden vereinbart und eingehalten. Jedoch scheint sich dieser Verkehr nicht sonderlich entwickelt und rentiert zu haben, zumal man von den 17 Tagen Fahrzeit vier Tage in Hamburg auf Zollrevision und Zollabfertigung rechnen mußte.

Unterdessen ging auch der Konkurrenzkampf in der Schlepp-

schiffahrt weiter. Er gestaltete sich für diesen Geschäftszweig noch viel ruinöser als bei dem Frachtgeschäft, weil man hier durch allerlei lautere und unlautere Mittel die privaten Schiffseigner für sich zu gewinnen suchte und in diesem Vorgehen die Ketten-Gesellschaft durch ihre Konzessionen eingeschränkt und behindert war. Der Jahresbericht der Gesellschaft von 1878 sagt darüber, daß zwei Konkurrenzgesellschaften außer einem 10%igen allgemeinen Nachlaß auf Fahrzeuge und Ladung die Sätze für das leere Fahrzeug durch willkürlich geringe Veranschlagung der Tragfähigkeit des Fahrzeuges um weitere 10—25% verminderten, einem Vorgehen, dem die Ketten-Gesellschaft wegen ihrer Konzessionsbedingungen sich nicht anschließen könnte. Auf Grund dieser Zustände, die im Jahre 1878 zum erstenmale einen Rückgang der Schleppeinnahmen der Gesellschaft gebracht hatten, suchte man im Jahre 1879 eine Aenderung der Konzessionsbedingungen zu erreichen und drang damit auch durch. Die Regierung genehmigte die wichtige Neuerung, daß die Gesellschaft nicht mehr verpflichtet war, solche Fahrzeuge zu schleppen, deren Eigentümer selber gewerbsmäßig Schleppschiffahrt betrieben. Ferner wurde ihr erlaubt, die Tarifsätze nach Bedürfnis zu erhöhen oder zu vermindern, und zwar ohne daß sie deshalb die in einzelnen Fällen zugestandenen Ausnahme-Tarifsätze allgemein zu gewähren gezwungen werden konnte.

Als der allzuheftige Konkurrenzkampf die Ergebnisse der Elbunternehmungen immer ungünstiger beeinflußte, näherten sich die beteiligten Gesellschaften einander wieder und traten in Verhandlungen wegen Abschlusses von Verträgen. Dieses Vorgehen hatte im Jahre 1880 den Erfolg, daß man sich über gemeinsame Geschäftsmaßnahmen einigte, und zwar so, daß die Dresdner Ketten-Gesellschaft einerseits mit der Hamburger-Magdeburger-Ketten-Gesellschaft einen einjährigen Vertrag über gleiche Höhe der Schlepplöhne und über gegenseitige Aushilfe mit Schleppkraft auf der Strecke Hamburg-Magdeburg schloß, andererseits einen gleichen Schlepplohnvertrag mit der Elb-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft auf zwei Jahre anschloß, der aber schon eine viel engere Verbindung, ja fast eine Betriebsgemeinschaft der beiden Gesellschaften darstellte, zumal man sogar beiderseits auf eigene Frachtbureaux in Hamburg verzichtete und ein gemeinsames unter der Firma Julius Schott errichtete; die Verteilung der Güter, wie die der Schleppkraft wurde nach einheitlichen Gesichts-

punkten geregelt. Ueber den Erfolg dieses Zusammengehens sagt der Jahresbericht von 1880: „Das endlich erreichte Zusammengehen der »Elb-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft« und der »Kettenschiffahrt der Oberelbe« hat sich, wie die beiden letzten Jahre erweisen, nicht nur für die Gesellschaften, sondern mehr noch für die Verkehrsinteressenten bewährt. Indem die unnützen Reibungen vermieden wurden, konnten die zuströmenden Güter zweckmäßiger verteilt, rascher geladen und die Transporte beschleunigt werden, und obwohl die Schleppkähne billiger gehalten wurden, wie je zuvor, haben sich doch die Schlepplohneinnahmen infolge der günstigen Belastung und reichlichen Bewegung der Dampfer außerordentlich vorteilhaft gestaltet.«

So lagen die Verhältnisse, als das für die ganze Elbschifffahrt höchst bedeutsame Jahr 1881 herankam, das in der Organisation der Elbschiffahrt tiefgreifende Veränderungen und Umwälzungen mit sich brachte. Altes stürzte und verschwand, und Neues begann kräftig sein Haupt zu erheben. Aehnlich wie das Jahr 1881 führte in der Folge auch das Jahr 1903 zu einer Gesundung innerhalb der Elbschiffahrtsbetriebe. Ueberlebtes mußte fallen, um Zeitgemäßem das Feld zur freien Betätigung zu räumen. Im Jahre 1881 stand die Ketten-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft an der Spitze dieser Bewegung, zu der den Anstoß die Neugründung jener Konkurrenz-Gesellschaft, der »Oesterreichischen Nord-West-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft« in Wien mit 10 Millionen Aktienkapital gegeben hatte. Die Ursachen, die zu dieser Gründung führten, werden später bei Besprechung jener Gesellschaft Erwähnung finden. Hier sei nur die Wirkung hervorgehoben, daß nämlich alle bisher bestehenden Schiffahrts-Großbetriebe auf der Elbe mit der einzigen Ausnahme der Neuen Norddeutschen Fluß-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft in den beiden großen Gesellschaften der bisherigen Dresdner Ketten-Schiffahrts-Gesellschaft und der neuen österreichischen Gesellschaft aufgingen.

Als sich die Nachricht von der bevorstehenden Gründung jener mächtigen österreichischen Konkurrenz verbreitete, trat die Kettenschiffahrts-Gesellschaft sogleich mit allen deutschen Elbschiffahrts-Großunternehmungen in Verbindung zwecks Zusammenschlusses gegenüber der drohenden österreichischen Gefahr. Und ihre Bestrebungen hatten Erfolg: es gelang ihr, mit 3 großen Firmen Kauf- und Fusionsverträge abzuschließen und

deren Betriebe dem ihrigen einzuverleiben. Dies waren die »Vereinigte Hamburger-Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompagnie« (Kaufpreis 2 325 000 M.), die »Elb-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« (Kaufpreis 1 446 000 M.) und die Firma W. Richter in Wehlen (Kaufpreis 185 000 M.). Ueber die Erwerbung der erstgenannten Gesellschaft sagt der Jahresbericht von 1881: »Bei Abschluß des Vertrages ging man von der Ansicht aus, daß unsere in Dresden domizilierte Gesellschaft in Magdeburg nicht fremd werden dürfe, daß das Interesse des Handels dieser Stadt in so hervorragender Weise an die Elbschiffahrt geknüpft sei und daß deshalb den Magdeburger Interessenten ein gebührender Einfluß auf die erwerbende Gesellschaft gewährt werden müsse. Der Kaufpreis sollte daher in Aktien der Gesellschaft bezahlt werden, in Magdeburg sollte eine Zweigniederlassung eingetragen und eine selbständige Direktion errichtet werden, während zugleich statutarisch festzustellen wäre, daß wenigstens 5 Mitglieder des Aufsichtsrates im Kreise Magdeburg wohnhaft sein müssen.«

Die Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft selbst änderte ihre Firma in »Kette, Deutsche Schleppschiffahrts-Gesellschaft« um und erhöhte ihr Aktienkapital von 2 700 000 auf 7 200 000 M. Ueber das Verhältnis zu der neugegründeten österreichischen Gesellschaft sagt der schon oben angeführte Jahresbericht von 1881: »In freundlicher Verständigung mit ihr haben wir bereits über mancherlei Punkte eine Vereinbarung herbeiführen können. Unter Wahrung der Konkurrenz und der Selbständigkeit werden beide Gesellschaften doch vereint vorgehen, um die Schäden, welche mit einer Konkurrenz ohne Grenzen verbunden sind, insbesondere mancherlei unwürdige Konzessionen an die Verfrachter und Frachtvermittler zu beseitigen, gleichmäßige Verkehrsnormen aufzustellen und dadurch die Umständlichkeit des jetzigen Verkehres zu mildern und durch gegenseitige Aushilfe die Leistungen der Schiffahrt zu erhöhen.« Der Jahresbericht schließt dann mit der Bemerkung: »Es bestehen gegenwärtig auf der Elbe außer dieser Gesellschaft und der unserigen noch die Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, welche jedoch ihren Hauptbetrieb nach Berlin hin findet, und die Personen- und Frachtdampfschiffahrt der Herren Gebr. Burmester in Lauenburg. Außerdem sind noch zwei Privatschleppdampfer tätig, von denen der eine zu uns in ein festes Kartellverhältnis gelangt ist.«

Diese Vorgänge bedeuten eine weitgehende Vereinheitlichung

der Elbschiffahrtsunternehmungen. An Betriebsmitteln besaß nunmehr die »Kette«: 27 Kettenschleppdampfer, 12 Radschleppdampfer, 8 Eilgutfrachtdampfer, 103 Frachtschiffe, 39 Leichterboote, 6 Materialschiffe, 1 schwimmenden Dampfkrahn und die 623,7 km lange Schleppkette auf der ganzen deutschen Oberelbe von Hamburg bis zur sächsisch-böhmischen Grenze.

Die folgenden Jahre sind mit teilweis sehr heißen, wirtschaftlichen Kämpfen der Gesellschaft ausgefüllt. Denn der Vertrag mit der »Nord-West« wurde bereits am 12. Mai 1882 wieder gekündigt und von letzterer Gesellschaft sofort der »Kette« der Fehdehandschuh durch Herabsetzung der Schlepplöhne zugeworfen. Sie verminderte für die Strecke Schandau-Aussig die Schlepplöhne um 30 %, für die Strecke Magdeburg-Schandau um 40 % und für die Reststrecke Hamburg-Magdeburg sogar um 60 % des früheren Normaltarifes. Notgedrungen antwortete die »Kette« mit gleichen Maßnahmen; doch waren dies Kampftarife, bei denen beide Gesellschaften bedeutende Mittel zusetzten. Da jedoch ein mit solchen Waffen geführter Kampf für beide Gegner mit der Zeit zur Vernichtung führen mußte, näherte man sich schon gegen Ende des Jahres 1882 wieder durch Verhandlungen. Dieser zeitweise Friedensschluß war umsomehr angezeigt, als mit dem Jahre 1883 den beiden Großgesellschaften, die, solange sie einig waren, fast ein Schleppmonopol auf der Elbe besaßen, aus den Kreisen der Kleinschiffer heraus ein nicht zu verachtender Gegner in der »Dampfschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Schiffer« erwuchs. Durch dieses Unternehmen suchten sich die Kleinschiffer frei zu machen von der Macht der Gesellschaften, was ihnen auch, wie später gezeigt werden wird, in weitgehendem Maße gelang. Für die alten Gesellschaften wurde dies vor allem in der starken Austrittsbewegung aus dem der »Kette« angegliederten »Verband oberelbischer Schiffer« fühlbar. Hierdurch und durch den damit verbundenen Rückgang der Schleppgelegenheit ab Hamburg sah sich die »Kette« in den nächsten Jahren genötigt, Maßregeln zu ergreifen, um für Ausnutzung ihrer Schleppkräfte von den Kleinschiffern unabhängig zu werden. Das führte sie zur Vermehrung und zum Ausbau ihres eigenen Frachtschiffparkes. Trotzdem machten sich die neuen Konkurrenzverhältnisse dauernd sehr störend fühlbar, sodaß die Dividende, die von 1875 bis 1884 nicht unter $5^1/_2$ % gefallen und die letzten Jahre auf 7 % in die Höhe gegangen war, im Jahre 1885

auf 2 % sank und sich 10 Jahre lang nicht wieder über $3^1/_2$ % erhob.

1888 verwandelte die Gesellschaft ihr Frachtkontor in Hamburg in eine Gesellschaftsfiliale und im darauffolgenden Jahre mietete sie ausgedehnte Lager- und Löschschuppen in dem neueröffneten Freihafengebiet zur Beschleunigung, Verbilligung und Vereinheitlichung des Ent- und Beladens ihrer eigenen Schiffe, wie die ihrer Schleppkundschaft. — Seit 1885 bleibt das Frachtgeschäft zu Berg dauernd hinter dem Talgeschäft zurück, während es bis dahin letzterem überlegen gewesen war oder wenigstens mit ihm die Wage gehalten hatte. Die nächstfolgenden Jahre sind ohne besondere Wichtigkeit für die Entwicklung der Gesellschaft. Wie der gesamten Elbschiffahrt, so brachten auch der »Kette« die Jahre 1892 und 1893 wegen der ungünstigen Wasserverhältnisse, und vor allem wegen der Choleraepidemie in Hamburg und der Lahmlegung des dortigen wirtschaftlichen Lebens starke Einnahmeausfälle: Das Frachtgeschäft des Jahres 1893 schloß mit einem Verlust von 14 000 M. ab. 1895 beteiligte sich die »Kette« an der »Elb-Schleppschiffahrts-Vereinigung«, von der an anderem Orte noch ausführlich zu sprechen sein wird; unter ihrer Wirksamkeit vermochte die »Kette« 1895 endlich wieder $4^1/_2$ % Dividende zu verteilen. Es folgten aber gleich darauf in den nächsten Jahren wieder scharfe Konkurrenzkämpfe, die die Dividende auf 1 und 2 % sinken ließen und sich erst besserten, als gegen Ende des Jahres 1898 die Gesellschaften sich auf dem Vertragswege wieder näherten. In demselben Jahre gibt die Gesellschaft auch die Kettenschiffahrt zwischen Hamburg und Niegripp auf, weil letztere sich neben der Radschleppschiffahrt nach Regulierung der dortigen Stromverhältnisse nicht mehr rentabel erhalten konnte.

Nach zwei günstigen Betriebsjahren folgten dann die Jahre 1901—1903, die für die Elbschiffahrt zu den wirtschaftlich schwersten und verlustreichsten gehören, die sie je durchgemacht hat. Waren schon durch den allgemeinen Tiefstand der wirtschaftlichen Konjunktur auch die Geschäfte der Elbschiffahrt damals stark in Mitleidenschaft gezogen, so steigerte sich dieser ungünstige Zustand infolge der rücksichts- und schrankenlos entfesselten Konkurrenz für zahlreiche Schiffahrtsunternehmungen zu einem Kampf um Sein oder Nichtsein, der sich zu einem Kampf aller gegen alle auswuchs. Hiervon wurde auch die »Kette«

sehr fühlbar in Mitleidenschaft gezogen, und daher entschloß sie sich wohl nicht ganz freiwillig, auf die von den »Vereinigten Elbeschiffern« eingeleiteten Vertragsverhandlungen im Oktober

Tab. 38.

Schlepp- und Frachtleistungen der »Kette, Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft« 1870—1902.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	Schleppgeschäft				Frachtgeschäft		
Jahr	Eigne Schlepp-dampfer	Geschleppte Kähne			Eigne Fracht-kähne	Be-frachtete Kähne	Ver-frachtete Güter
		Zahl	Ladungs-gewicht	Geschleppte tkm			
	Zahl		1000 t	1000 tkm	Zahl	Zahl	1000 t
1870	.	4 446	51	.	—	—	—
71	9	6 984	91	.	—	—	—
72	9	9 588	136	16 079	—	—	—
73	12	10 093	147	19 637	—	—	—
74	13	9 901	117	13 694	—	—	—
1875	13	9 965	154	18 832	—	—	—
76	13	10 782	173	18 066	—	80	12
77	13	10 427	160	19 367	—	211	38
78	15	10 167	126	.	30	386	90
79	15	9 571	204	.	29	400	104
1880	15	12 410	292	.	31	.	.
81	15	11 527	353	.	69	898	221
82	37	19 924	1 005	170 201	120	1 830	447
83	37	19 968	1 030	169 129	125	1 880	522
84	38	20 462	1 162	201 103	127	2 086	569
1885	38	19 451	886	143 763	143	2 199	511
86	39	19 172	871	117 335	145	2 110	502
87	39	21 243	910	128 394	151	2 396	487
88	39	20 439	1 028	114 369	154	2 201	586
89	36	20 934	1 168	125 076	154	2 545	630
1890	37	19 965	1 172	146 327	147	2 495	696
91	39	22 126	1 204	163 032	145	2 038	772
92	37	20 050	1 004	149 882	144	2 692	665
93	37	22 661	1 107	121 154	144	3 028	676
94	37	20 196	1 360	219 570	108	2 980	848
1895	36	18 850	1 315	199 638	100	2 627	707
96	41	19 816	1 468	238 869	94	2 566	787
97	41	.	.	.	96	2 548	742
98	41	.	.	.	92	3 437	943
99	43	.	.	.	91	2 765	829
1900	43	.	.	.	92	2 635	795
01	43	.	.	.	86	2 418	745
02	42	.	.	.	88	2 029	770

1903 einzugehen. Letztere führten, für die ganze Schiffahrt völlig unerwartet, zu einer Vereinigung und Fusionierung der drei wichtigsten Elbschiffahrtsunternehmungen: In der neuen Fusionsgesellschaft »Vereinigte Elbschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft« gingen die »Kette« und die österreichische »Nord-

West« — jene beiden Gesellschaften, die sich jahrelang so feindlich gegenüber gestanden hatten — und die »Vereinigten Elbschiffer« auf, worüber noch bei Besprechung der letzteren Gesellschaft ausführlich die Rede sein wird. Mit dem Jahre 1903 verschwand somit die Flagge der »Kette« auf der Elbe, nachdem sie 34 Jahre ehren- und erfolgreich auf ihr geweht hatte.

Ausführliche Zahlenangaben für die Entwicklung der Verkehrsleistungen der Gesellschaft enthält die nebenstehende Tabelle 38.

Sehr deutlich läßt sich auch in diesen Zahlen der bedeutende Umfang der Tätigkeit der Gesellschaft auf der Elbe erkennen; besonders der Schleppbetrieb zeigt eine große Ausdehnung. Die Zahlen der Tabelle 38 lassen auch klar die ansehnliche Vergrößerung ersehen, die die »Kette« im Jahre 1882 erfuhr, während auch der hartnäckige Konkurrenzkampf von 1885—1888 mit den zwei neuen Konkurrenzunternehmungen vor allem im Schleppgeschäft deutlich sich ausdrückt. Zu Spalte 7 und 8 sei bemerkt, daß die Frachtleistungen fast immer zu $^2/_3$ im Bergverkehr lagen.

f) Oesterreichische Nord-West-Dampf-Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft.

Die »Nord-West« ist ein rein österreichisches Unternehmen und verdankt ihre im Jahre 1881 erfolgte Gründung dem veränderten wirtschaftlichen Kurs der deutschen Reichspolitik Ende der 70er Jahre.

Als zu dieser Zeit die Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen gewaltige Fortschritte gemacht hatte, und man zugleich vom Freihandel zu einer immer stärkeren Schutzzollpolitik im Reiche überging, machte man, wie bekannt, die staatliche Beherrschung der Eisenbahnen auch der Wirtschaftspolitik nutzbar und führte am 1. Januar 1880 einen neuen Güterfrachttarif auf den deutschen Bahnen ein, der weniger von verkehrspolitischen, als von schutzzollpolitischen Rücksichten beherrscht war. Wie diese Maßregel auf ausländische, insbesondere auf österreichische Güterverfrachter wirken mußte, darüber berichtet der Geschäftsbericht der »Nord-West« von 1881 in äußerst anschaulicher Weise folgendes:

»So lebendig sich auch der Güterverkehr auf der Elbe bis Ende 1879 gestaltet hatte, so umfaßte derselbe doch nur eine ziemlich eng begrenzte Anzahl von Artikeln, z. B. Braunkohlen,

Tab. 39.

Geschäftsergebnisse der »Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrts-Ges.« 1882—1903.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			Eigne Schiffsflotte			Einnahmen in 1 000 000 M. aus	
Jahr	Aktien-kapital	Divi-dende	Zahl der		Tragfähigkeit der	Fracht-	Schlepp-
			Dampf-schiffe	Schlepp-kähne	Schleppkähne in t	schiffahrt	schiffahrt
	in 1000 M.	%					
1882	6 800	3	26	152	.	1,98	0,5
83	6 800	0	28	155	.	2,23	0,8
84	6 800	0	31	155	.	2,30	0,7
1885	6 800	0	31	158	.	2,14	0,7
86	6 800	3	31	162	50 000	2,04	0,5
87	6 800	2	31	166	52 000	2,10	0,6
88	6 800	2,5	31	166	52 000	2,34	0,6
89	6 800	3,5	31	167	53 000	2,53	0,8
1890	6 800	2	31	167	53 000	2,56	1,0
91	6 800	2	32	164	51 000	2,39	1,0
92	6 800	2	32	160	51 000	2,04	1,1
93	6 800	4	32	157	50 000	2,00	2,0
94	6 800	4	32	155	49 000	1,96	1,9
1895	6 800	4	32	151	48 000	2,06	1,9
96	6 800	0	31	148	48 000	1,74	1,7
97	6 800	0	31	140	45 000	1,94	1,9
98	6 800	0	31	143	50 000	2,09	1,7
99	3 400	0	31	143	51 000	2,19	1,9
1900	3 400	8	31	142	52 000	4,59	
01	3 400	7	31	142	52 000	4,19	
02	3 400	5	37	134	70 000 [1])	3,47	
03	3 400	5	37	134	70 000 [1])	3,83	

Rohzucker, Roheisen usw. Der größte Teil der Güterfrequenz zwischen Oesterreich-Ungarn und Hamburg wurde dagegen von den verschiedenen Eisenbahnrouten vermittelt, weil die gemeinsame Tätigkeit der österreich-ungarischen und deutschen Bahnen dem Handelspublikum bis zu dem genannten Zeitpunkte rationelle direkte Eisenbahntarife zur Disposition gestellt hatte, welche die Verfrachtung dieser Güterquantitäten der Elbe um so weniger lukrativ erscheinen ließen, als die österreichisch-ungarischen Bahnen bis Ende 1879 die Elbe durch ihre Tarifpolitik so gut wie garnicht unterstützten. Die mit 1. Januar 1880 eingetretene geänderte Tarifpolitik der deutschen Bahnen, sowie der Rück-

1) Die im Vergleich zu den Vorjahren ausgewiesene größere Tragfähigkeit erklärt sich vorwiegend aus der auf Grund eines neuen Eichverfahrens erfolgten Neuvermessung der Schiffe.

schlag, welcher hierdurch auch auf die Tarife der österreichisch-ungarischen Bahnen ausgeübt wurde, führte eine sehr erhebliche Modifikation der bis dahin bestandenen Verkehrsbeziehungen herbei und der österreichisch-ungarische Handel sowohl, als auch die beteiligten österreichisch-ungarischen Bahnen sahen sich vor die Notwendigkeit gestellt, andere Kommunikationswege zu eröffnen, um ihren Verkehr zu schützen. In dieser Beziehung zeigte sich die kräftige Ausnützung des Elbweges ab bzw. bis zur böhmischen Grenze als ein sehr geeignetes Mittel. Eine der österreichischen Bahnen benützte die sich ihr darbietenden günstigen Uferverhältnisse, um in der Nähe genannter Grenze (bei Laube) einen entsprechenden, sich bald sehr erweiternden Umschlageplatz einzurichten, und die Gesamtheit der an dem erwähnten Verkehr interessierten österreichisch-ungarischen Bahnen unterstützte durch entsprechende Tarifbildung die Benutzung des kombinierten Verkehrsweges. Es bestand daher die Absicht, einen großen Teil des österreichisch-ungarischen Verkehres, der bis 1879 stets nur die direkten Eisenbahnwege gewählt, durch die neue Tarifpolitik der deutschen Bahnen aber bedeutende Unterbindung zu fürchten hatte, fortan mittelst der Elbe zu befördern und diesem Strome einen für denselben absolut neuen Verkehr zuzuführen. Sollte sich diese kombinierte Verkehrsroute jedoch als geeignetes Ersatzmittel für den direkten Eisenbahnverkehr erweisen, so war es notwendig, daß die Benutzung des Stromes selbst, was Regelmäßigkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit des Weges, sowie möglichst prompte Lieferfrist anbelangt, sich soweit als tunlich den beim direkten Eisenbahnverkehr eingelebten Usancen anpaßte, wie es der österreichische Handel verlangen mußte, um die kombinierte Verfrachtungsweise entsprechend zu finden; so gab die Notwendigkeit, gebesserte Verkehrseinrichtungen auf der Elbe herbeizuführen, Anlaß zur Entstehung unserer Gesellschaft.«

Auf Grund dieser Erwägungen trat die österreichische »Nord-West-Privat-Eisenbahn-Gesellschaft« — denn in ihren Händen lag in Nordösterreich und Böhmen der größte Teil des Frachtgeschäftes für diejenigen Güter, die zur Ausfuhr nach Deutschland oder über Hamburg nach transatlantischen Stationen bestimmt waren — zu Beginn des Jahres 1880 mit der »Ketten-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft der Oberelbe« in Verhandlungen, zwecks Einrichtung eines einheitlichen, kombinierten Frachtverkehrs

zwischen Schiffahrt und Eisenbahn auf Grund von Ausnahmetarifen. Die Schiffahrts-Gesellschaft glaubte aber in ihrem eigenen Interesse wie in dem der gesamten deutschen Privatschiffahrt, auf diese enge Betriebsgemeinschaft nicht eingehen zu können. Auch einige Kautelen ihrer Konzession legten einem solchen Zusammengehen mit einzelnen Interessenten Schwierigkeiten in den Weg. Die Verhandlungen zerschlugen sich daher. Da entschloß sich die österreichische Eisenbahn-Gesellschaft, selbst eine neue österreichische Elbschiffahrt-Gesellschaft ins Leben zu rufen, die ihr für absehbare Zeit die Garantie bot, ihre Eisenbahnfrachtgüter zu billigen Vorzugs- und Ausnahmetarifen auf der Elbe auch weiterhin nach Deutschland und zur Seeausfuhr über Hamburg nach der Nordsee gelangen zu lassen. Zu diesem Zwecke gründete sich auf Anregung und unter Leitung des Vizepräsidenten der österreichischen »Nord-West-Eisenbahn-Gesellschaft« Ludwig Freiherr von Haber-Linsberg und des Verwaltungsrates dieser Bahn Hugo Fürst von Thurn und Taxis im April 1881 in Wien die »Oesterreichische Nord-West-Dampf-Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft« mit einem Aktienkapital von 12 000 000 fl., von dem jedoch anfangs nur 2 000 000 fl. und ein halbes Jahr später 4 000 000 fl. voll eingezahlt wurden. Man hatte es von Anfang an weniger auf die Vermehrung der Konkurrenz in der Elbschiffahrt durch Neubauten von Betriebsmitteln abgesehen, als vielmehr auf eine Reorganisation des Verkehres durch Verschmelzung der zahlreichen alten Gesellschaften in eine neue große, monopolartig den Verkehr beherrschende Gesellschaft unter Leitung der interessierten österreichischen Eisenbahnverwaltungen. Von diesem Gedanken getragen, erwarb die neue »Nord-West« schon vor Eröffnung ihres eigenen selbständigen Betriebes im Jahre 1881 die älteste Elb-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft, die »Prager Dampf- und Segel-Schiffahrts-Gesellschaft« mit ihren gesamten Betriebsmitteln für 1 450 000 fl., ferner die erst zu Anfang des Jahres 1881 in Dresden neu gegründete »Neue Elb-Dampf-Schiffahrts-Gesellschaft« für 1 720 000 M. und die Privatfirma von R. Nietschner & Sohn in Dresden für 335 000 M. Auf diese Weise wurde es der Gesellschaft ermöglicht, bei Eröffnung ihres Betriebes am 1. Januar 1882, mit 26 Dampfschiffen und 152 Frachtkähnen von einer Gesamttragfähigkeit von 45 490 t auf der Elbe zu erscheinen, einer achtunggebietenden Macht, die allgemein Schrecken einflößte. Dem bei ihrer Gründung verfolgten Zweck entsprechend blieb anfangs die

Gesellschaft in der Hauptsache ein Frachtschiffahrtsunternehmen, das aber doch schon ca. ein Viertel seiner Gesamteinnahmen aus dem Schleppgeschäft bezog, zumal man von der alten Prager Gesellschaft deren Kettenkonzessionen und Kettendampfer miterworben hatte.

§ 5 der Gesellschaftsstatuten bestimmt als Geschäfte der Gesellschaft:

»§ 5 Geschäfte der Gesellschaft: 1. regelmäßiger Betrieb von Dampfschiff-, Ketten-, Drahtseil- und Segelschiffahrt auf der Elbe, deren Nebenflüssen für Personen- und Güterverkehr, 2. desgleichen Dampf- und Segelschiffahrt auf der Nordsee und anderen Meeren für Personen und Güter, wenn vorteilhaft, 3. schleppen anderer Schiffe, 4. Gewährung von Vorschüssen auf die zur Beförderung übernommenen Güter, 5. Bau und Reparatur von Schiffen und Maschinen für eigene und fremde Rechnung, 6. Errichtung und Betrieb öffentlicher Lagerhäuser.«

Die Maßnahmen, die von seiten der bisher bestehenden älteren Gesellschaften gegen die neue gefährliche Konkurrentin ergriffen wurden, sind bereits bei Besprechung der »Kette« erwähnt worden. Die anfangs nicht mit vorhergesehene Schlepp-Schiffahrt nahm die Gesellschaft sehr bald auch auf der deutschen Elbe auf, da ihre Dampfkraft durch ihr eigenes Frachtgeschäft nicht genügend ausgenützt wurde.

Man richtete schon 1883 regelmäßige Eilgutdampferfahrten von Böhmen, Dresden und Magdeburg nach Hamburg und zurück ein, und vermehrte 1884 das Betriebsmaterial um 2 große Radschleppdampfer, einen großen Kettendampfer und 6 Schleppkähne, auch wurde in Hamburg der Bau eines eigenen Gütermagazins in Angriff genommen. In demselben Jahre kaufte die »Nord-West« die Schiffswerft und Maschinenfabrik der »Sächsischen Dampfschiff- und Maschinenbauanstalt« in Dresden für 1 100 000 Mark an, in der sie den Bau und die Reparatur nicht nur ihrer eigenen Schiffe, sondern auch solcher für fremde Rechnung vornahm.

Daß das Unternehmen bei einer so stark betätigten Expansionstendenz in den ersten beiden Betriebsjahren keine Dividende zahlte, ist nicht auffällig, zumal auch trotz der Neuheit des Betriebmateriales bedeutende Abschreibungen vorgenommen wurden. Doch auch die nachfolgenden Jahre hielten nicht das, was man von ihnen erwartet hatte. Bei Gründung der Gesellschaft hatte

man damit gerechnet, daß die Fracht- und Schlepplöhne auf der Elbe die gleichen bleiben würden wie bisher, daß aber die Güterzufuhr zur Elbschiffahrt durch die Verbindung mit den österreichischen Eisenbahnen gewaltig gesteigert werden würde. Letztere Erwartungen erfüllten sich nun zwar in gewissem Umfange, die erstere dagegen nicht, es trat sogar das Gegenteil ein: Fracht- und Schleppreise sanken während der 80er Jahre und auch später noch fortgesetzt und unaufhaltsam. So stellte es sich wegen der Konkurrenz der Privatschiffseigner auch bald als unmöglich heraus, feste, einheitliche Vorzugstarife mit den österreichischen Eisenbahnen zu vereinbaren und einzuhalten, wie ursprünglich beabsichtigt gewesen war. Aus diesem Grunde hat die Gesellschaft niemals die großen Erwartungen erfüllt, die man in finanzieller Hinsicht bei ihrer Gründung gehegt hatte. Die Dividende erhob sich während der 80er Jahre niemals über $3^1/_2$ % und während der 90er Jahre niemals über 4 %, ja von 1895 bis 1899 konnte sie sogar wegen fortgesetzter Fehlbeträge bei den Jahresabschlüssen überhaupt keine Dividende verteilen. Erst mit dem Jahre 1900 trat eine gewisse Gesundung der Gesellschaft ein. Es scheint sich überhaupt aus der Geschichte der Elbschiffahrtsgroßbetriebe zu ergeben, daß hier Betriebe, sobald sie eine gewisse mittlere Größe überschritten haben, in ihrer Rentabilität zurückgehen.

Die Tätigkeit und die Leistungen der Gesellschaft wuchsen zwar fortgesetzt, doch da die Preise für ihre Leistungen sanken, so hielt das Einnahmewachstum nicht gleichen Schritt. Im Jahre 1888 z. B. betrug die Steigerung des im Frachtgeschäft bewältigten Güterquantums 17 %, diejenige der daraus erzielten Frachteinnahme jedoch nur 11 %. Im Jahre 1890 mußte man sogar wegen gedrückter Frachtsätze während eines großen Teils des Jahres bei reichlicher Beschäftigung des Frachtschiffraumes unter den Selbstkosten arbeiten.

Die Gesellschaft beteiligte sich während der 80er und 90er Jahre an allen Kartellen und Verträgen, die eine Besserung der Fracht- und Schleppsätze, jedoch meist vergeblich, erstrebten.

Der Ausbau des Gesellschaftsbetriebes geschah unter diesen Verhältnissen nur sehr allmählich. 1889 wurde in Hamburg ein zweiter Güterspeicher für den Eilgüterverkehr erbaut und während der 90er Jahre ersetzte man allmählich den veralteten Frachtschiffspark durch Neubauten.

Dann aber kamen die für die Gesellschaft äußerst ungünstigen Jahre 1896—1899. War diese Zeit für die gesamte Elbschiffahrt keine besonders günstige, so war sie für die »Nord-West« durch zwei Momente noch besonders verhängnisvoll. Denn erstens arbeitete seit dem Jahre 1895 wegen der allgemein flauen Konjunktur in der deutschen Maschinenindustrie die Dresdener Schiffs- und Maschinenbau-Anstalt der Gesellschaft mit nicht unbeträchtlichen Verlusten, während sie bisher in bedeutendem Maße zu dem Jahresgewinn der Gesellschaft beigetragen hatte. Die zweite wichtigere Ursache aber war ein für die Gesellschaft sehr verlustreicher Prozeß mit der Kommerz- und Diskonto-Bank in Hamburg. Im Oktober 1898 wurden nämlich von letzterer Bank Unregelmäßigkeiten aufgedeckt, die sich der erste Direktor der »Nord-West« bei der Beleihung von Zuckerfrachten hatte zu schulden kommen lassen; die Hamburger Bank, die dadurch bedeutend geschädigt worden war, klagte infolgedessen gegen die Gesellschaft auf Schadenersatz in Höhe von 3 500 000 M. Dieser Prozeß untergrub den Kredit der Gesellschaft so stark, daß ihre bisherigen Frachtkunden sich vielfach weigerten, mit ihr längere und bedeutendere Frachtabschlüsse zu treffen, oder ihr größere Bestellungen für ihre Maschinenfabrik zugehen zu lassen. Der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft wurde dadurch brach gelegt und diese selbst sah sich vor einer sehr gefährlichen Krisis. Unter diesen Umständen schloß die »Nord-West« Mitte des Jahres 1899, ohne das zweitinstanzliche Urteil abzuwarten, einen Vergleich mit der Kommerz- und Diskonto-Bank. Sie verpflichtete sich durch denselben zur Zahlung von 55 % der Klagsumme, ohne Aussicht zu haben, bei der Zahlungsunfähigkeit ihres bisherigen Vorstandes an diesem sich schadlos halten zu können. Im November 1899 wurde sodann eine außerordentliche Generalversammlung einberufen, welche eine Reorganisierung des Unternehmens beschloß. Das Betriebskapital wurde durch Zusammenlegung der Aktien von 4 000 000 fl auf 2 000 000 fl herabgesetzt und die Dresdener Maschinenfabrik mit Verlust verkauft. Auf dieser Grundlage erholte sich die »Nord-West« trotz augenblicklicher schlechter wirtschaftlicher Verhältnisse schnell. Nachdem zwar 4 Jahre lang keine Dividende gezahlt worden war, konnte schon im Jahre 1900 eine solche von 8 % zur Verteilung gelangen. Diese Rentabilität erhielt sich auch in den folgenden für die Schiffahrt wohl schwersten und verlustreichsten Jahren 1901—1903, in denen die

meisten Schiffahrtsunternehmungen keine Dividenden zahlen konnten, während die »Nord-West« 7%, 5%, und 5% verteilte.

Als dann im Jahre 1903 infolge der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse die Fusionierung der großen Elbschiffahrtsunternehmungen zustande kam, beteiligte sich die Gesellschaft dadurch an dieser, daß sie der Fusionsgesellschaft, der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften« ihr gesamtes Betriebsmaterial bis zum Jahre 1930 pachtweise gegen eine jährliche Rente überließ, die einer 4prozentigen Verzinsung ihres Aktienkapitals und einer 3—7prozentigen Abschreibung des verpachteten Betriebsmateriales gleichkam. Die Gesellschaft hat somit die eigene Geschäftstätigkeit aufgegeben. Ihre Haupttätigkeit beschränkte sich auf die Verteilung der Pachtrente an ihre Aktionäre, die aber, wie später gezeigt werden wird, auch nur eine scheinbare ist.

1907 nahm die Gesellschaft eine Anleihe von 2 000 000 Kr. zu 4prozentiger Verzinsung auf zwecks Vermehrung ihres schwimmenden Betriebsmateriales und der Errichtung eines neuen Güterspeichers in Aussig. Auch diese neuen Betriebsmittel wurden den Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften pachtweise überlassen.

Tab. 40 gibt auf Grund der in der österreichischen Verkehrsstatistik veröffentlichten Zahlenangaben ein Bild von der Entwicklung des Frachtgeschäftes der Gesellschaft; ähnliche Aufzeichnungen über das Schleppgeschäft bestehen nicht. Tab. 40 Spalte I läßt die von der Gesellschaft transportierte Gütermenge erkennen, wie sie, wenn auch nicht ohne Schwankungen, im allgemeinen ein stetiges absolutes Wachstum erfahren hat. Relativ jedoch im Verhältnis zum Gesamtelbeverkehr (nach Tab. 2) hat die Gesellschaft sich nicht dauernd auf gleicher Höhe halten können: Wie Spalte II veranschaulicht, hat die Gesellschaft zu Beginn der 90er Jahre ihren Höhepunkt mit 14% Anteil im gesamten Elbverkehr erreicht. Die Verteilung des Frachtgeschäftes auf Tal- und Bergverkehr hat im Laufe der Jahre bei der Gesellschaft eine Veränderung erfahren, indem das Talgeschäft von seiner absoluten Ueberlegenheit von 60% des gesamten Frachtverkehres allmählich relativ zurückging bis zu 40% 1896, dann aber relativ wieder etwas an Bedeutung wuchs. Es ist etwa die gleiche Entwicklung, wie sie nach Tab. 5 in der gesamten Elbschiffahrt zu beobachten gewesen ist. An dem deutschen Elbexportverkehr nach Böhmen ist die Gesellschaft stark beteiligt gewesen, und

Tab. 40.

Der von der »Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« geleistete Frachtenverkehr auf der Elbe 1882—1902 in 1000 t. (Auf Grund der österreichischen Wasserstraßen-Verkehrs-Statistik.)

	I.		2. 1882	3. 1883	4. 1884	5. 1885	6. 1886	7. 1887	8. 1888	9. 1889	10. 1890	11. 1891	12. 1892	13. 1893	14. 1894	15. 1895	16. 1896	17. 1897	18. 1898	19. 1899	20. 1900	21. 1901	22. 1902
I.	Gesamt-Frachtverkehr der Gesellsch.		394	393	477	409	386	404	495	531	626	653	588	542	727	640	884	859	741	845	797	826	782
II.	Anteil der Gesellsch. am Gesamt-Elbfrachtverkehr	%	.	.	.	12	.	.	.	.	14	.	.	.	.	12	.	.	.	.	10	10	10
III.	Frachtverkehr der Gesellsch.	zu Berg	156	196	221	193	148	170	190	254	282	293	270	278	365	358	526	492	430	441	425	450	428
IV.		zu Tal	239	196	226	216	238	234	305	276	344	359	318	268	361	282	355	366	310	404	372	376	353
V.		Anteil d. Talverkehr a. Gesamtverkehr d. G.	% 60	50	47	52	62	58	61	52	54	55	54	49	49	45	40	42	41	48	46	45	45
VI.	Von d. Ges. im Bergverkehr nach Böhmen ausgeführt		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	184	169	180	194	166	164	183	183	190
VII.	Anteil d. Ges. am gesamten deutsch. Elbexport nach Böhmen	%	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	39	33	38	42	39	50
VIII.	Frachtverkehr d. Gesellsch. m. Hamburg	zu Tal abgeliefert	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	203	182	247	274	243	332	306	301	274
IX.		Anteil am Hamburger Talempfang	% .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	10	12	12	10	13	11	11	11
X.		zu Berg abtransportiert	129	172	174	157	123	143	165	229	260	267	241	252	345	345	511	468	401	417	389	374	366
XI.		Anteil am Hamburger Bergversand	% .	.	.	.	.	.	.	.	.	15	13	15	15	15	17	13	11	11	11	12	11
XII.	Von Sp. I wurde auf eignen Schiffen der Gesellsch. befördert	%	.	.	.	.	93	95	79	82	67	54	54	75	47	60	44	45	55	51	52	51	56
XIII.	Außer den Frachten unter Sp. III wurden von d. Ges. auf fremde Kosten geschleppt Güter	in 1000 t.	.	.	.	.	48	80	140	192	233	234	254	313	303	498	471	471	328	408	384	404	348

zwar in immer wachsendem Maße (von 33 % im Jahr 1898 bis 50 % im Jahre 1902). In geringerem, wenn auch noch immerhin in bedeutsamem Maße, hatte die Gesellschaft Anteil am Hamburger Verkehr und zwar im allgemeinen im Bergverkehr stärker als im Talverkehr. Es läßt sich auch hier aus den Prozentzahlen, die für den Talverkehr gegeben worden sind, deutlich das wiederholt Erwähnte erkennen, was öfters hervorgehoben wurde, daß nämlich der Talverkehr stets das stärkere Betätigungsfeld für den Privatschiffseigner, das Bergfrachtgeschäft aber dasjenige der Gesellschaften gewesen ist. Ferner geben sämtliche Prozentzahlen, die in Tab. 40 für das Jahr 1898 berechnet sind, ein deutliches Bild für die oben erwähnte schwierige Lage, in der sich die Gesellschaft in diesem Jahre befand. Spalte XII veranschaulicht, wie viel Prozent des in Spalte I nachgewiesenen gesamten Frachtgüterquantums die Gesellschaft auf eigenen Kähnen befördert hat. Diese Zahlen zeigen, daß die Gesellschaft in immer wachsender Weise die Privatschiffer zur Bewältigung ihrer eigenen Frachtverpflichtungen herangezogen, und dadurch ihnen Verdienstmöglichkeit, freilich nur in Anteilfrachten, gegeben hat. Die letzte Spalte XIII bringt schließlich diejenigen Gütermengen zur Darstellung, denen die Gesellschaft, abgesehen von den durch ihre eigenen Frachtkontore zur Versendung übernommenen, in der Bergfahrt Schleppdienste geleistet hat. Man sieht daraus, wie dieser Geschäftszweig aus kleinen Anfängen stetig an Bedeutung für die Gesellschaft zugenommen hat, wenn er auch niemals das eigentliche Frachtschiffahrtsgeschäft übertroffen hat, was auch aus Tab. 54 über die Schlepp- und Frachteinnahmen zu ersehen ist.

g) Die Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften.

Die »Dampfschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Elbeschiffer«, wie die erste Firma der späteren »Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, Aktiengesellschaft« (kurz die »Vereinigten« genannt) lautete, stellte bei ihrer Gründung im Jahre 1883 eine Gesellschaft dar, die nur aus Kleinschiffern gebildet wurde. Angeregt durch den Druck, den die monopolartige Stellung der beiden Großschiffahrtsunternehmungen »Kette« und »Nord-West« in der Schleppschiffahrt auf die Privatschiffseigner ausübte, traten 1883 kapitalkräftige Dresdener, Riesaer, Magdeburger und Schöne-

Tab. 41.

Geschäftsergebnisse der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften«.

1. Jahr	2. Aktienkapital 1000 M.	3. Obligationen 1000 M.	4. Dividende %	5. Schlepplohneinnahmen 1000 M.	6. Gesamteinnahmen 1000 M.	7. Zahl der Dampfschiffe	8. Zahl der Schleppkähne	9. Personal
1884	600	—	20	599	.	6	—	.
1885	600	—	12	649	.	9	—	.
86	800	—	10	748	.	10	—	.
87	800	—	10	709	.	10	—	.
88	800	—	10	805	.	10	—	.
89	800	—	12	982	.	11	—	.
1890	800	—	12	1 072	.	12	—	.
91	800	—	5	1 959	.	12	—	.
92	800	—	10	1 000	.	12	—	.
93	800	—	10	1 126	.	12	—	.
94	1 000	—	12	1 599	.	18	.	.
1895	1 000	—	12	1 580	.	20	.	.
96	1 000	—	7,5	1 693	1 754	20	.	.
97	2 000	—	10	1 567	1 693	22	26	.
98	2 750	1 000	10	1 882	.	28	63	.
99	2 750	1 000	10	2 268	.	28	69	.
1900	2 750	1 000	10	2 689	.	28	73	.
01	3 000	1 000	10	2 527	.	28	82	.
02	3 500	1 500	5	1 890	.	28	112	.
03	3 500	1 481	4	2 133	.	28	112	.
04	11 100	2 861	0	.	6 756	106	300	.
1905	11 100	2 776	9	.	10 316	106	300	.
06	11 100	4 487	10	.	10 303	106	351	2 739
07	11 100	4 395	8	.	12 922	126	1 117	3 504
08	11 100	4 300	0	.	10 857	123	1 105	3 628
09	11 100	4 202	1	.	11 708	120	1 070	3 462
1910	11 100	4 099	0	.	9 654	119	1 009	3 278
11	11 100	3 934	0	.	9 181	121	1 002	3 331
12	11 100	3 763	0	.	11 111	121	1 004	3 028

becker Kleinschiffer zusammen, um gemeinsam eine Schleppschiffahrts-Aktiengesellschaft zu begründen zum Schutze der Kleinschiffseigner vor Ausnutzung und Ausbeutung durch die beiden Großschleppschiffahrts-Unternehmungen. Diesem Ziele ist die Gesellschaft, die sich in der kurzen Zeit von kaum 20 Jahren zu dem größten Schiffahrtsunternehmen auf der Elbe, ja auf den deutschen Binnenwasserstraßen überhaupt entwickelt hat, stets treu geblieben, und darin liegt wohl das Geheimnis ihrer großen Erfolge. Nicht daß sie sich etwa einseitig von den übrigen Schiffahrtsgesellschaften abgeschlossen hätte und ihre eigenen Wege gegangen wäre, im Gegenteil, sie hat sich nicht nur an den meisten im Laufe der Zeit zur Hebung der Fracht- und Schlepplöhne eingegangenen Vereinigungen und Kartellen bereit-

willig beteiligt, sondern hat sie vielfach selbst angeregt. Aber niemals hat sie dabei das Interesse der Kleinschiffer und damit der Gesamtschiffahrt aus den Augen verloren.

Bei ihrer Gründung im Jahre 1883 betrug das Aktienkapital 300 000 M. Es mußte aber bereits 1884 auf 600 000 M. verdoppelt und 1886 wiederum, und zwar auf 800 000 M. erhöht werden. Dementsprechend bestand das Betriebsmaterial 1884 aus 6, 1885 aus 9 und 1890 aus 12 Radschleppdampfern. Ursprünglich war das Unternehmen als reines Schleppunternehmen gedacht; es sollte die Privatschiffahrt auf diesem Gebiete von der Bevormundung der beiden bestehenden Großgesellschaften befreien. Und dieses Ziel wurde ohne viel Mühe erreicht. Die Gesellschaft besaß vermöge der Kreise, aus denen sich ihre Gründer und Aktionäre zusammensetzten, und vermöge der Grundsätze, die sie mit ihrem Betriebe verfolgte, eine natürliche Anziehungskraft für die Kleinschiffahrtstreibenden, die von jeher zu Mißtrauen gegen die Großunternehmungen geneigt gewesen sind. Während die anderen Gesellschaften auf die Heranziehung und Erhaltung ihrer Schleppkundschaft viel Mühe und Geld verwendeten und sich in günstigen Bedingungen jenen gegenüber zu unterbieten suchten, dadurch aber fortgesetzt ihre eigenen Einnahmen verminderten, besaßen die »Vereinigten« von Anfang an einen so starken freiwilligen Zulauf, daß sie zeitweise den an sie gestellten Anforderungen und Ansprüchen kaum gerecht werden konnten. So schlossen sie wiederholt mit anderen Gesellschaften Verträge ab zwecks Erlangung von Aushilfe durch Ueberlassung ihrer Schleppkräfte. Die beiden anderen Gesellschaften klagten zu solchen Zeiten stark über Abnahme ihrer Schleppkundschaft und sannen auf Abwehrmaßregeln. Solche gab ihnen die fast völlige Beherrschung des Frachtgeschäftes zu Berg nach Stationen oberhalb der Havelmündung in die Hand, indem sie ihre Frachten nur an Schiffer abgaben, die sich verpflichteten, sich von ihren Dampfern schleppen zu lassen. So mußten sich anfangs die »Vereinigten« hauptsächlich damit begnügen, leere Schiffe von Hamburg oder Magdeburg bergwärts zu schleppen, die in Aussig für die Talfahrt Kohlenfracht suchten. Um diesen Zustand zu ändern, entschlossen sich die »Vereinigten« im Jahre 1886, auch das Frachtvermittlungs- und in geringem Umfange auch das Frachtschiffahrtsgeschäft in ihren Betrieb aufzunehmen. Sie errichteten zu diesem Zwecke in Ham-

burg und in einigen oberelbischen Häfen eigene Frachtkontore für die Privatschiffahrt. In Hamburg erfolgte die Eröffnung eines solchen am 1. Juli 1886; dasselbe hatte sehr zufriedenstellende Ergebnisse. Freilich erschwerte die Unzuverlässigkeit und Disziplinlosigkeit der Privatschifferkundschaft der Gesellschaft oft nicht unbeträchtlich die Erledigung ihrer Verpflichtungen. Die geschäftlichen Erfolge aber waren sehr günstige: In den ersten 10 Jahren des Bestehens sank die Dividende nur einmal auf 5 % (1891) herab, im übrigen bewegte sie sich zwischen 10 und 20 %.

Am 5. Dezember 1893 beschloß eine außerordentliche Generalversammlung den Ankauf der gleichfalls aus Schifferkreisen entstandenen »Saale- und Elbe-Schleppschiffahrts-Gesellschaft« in Alsleben für 610 000 M. Zu diesem Zwecke erhöhte man am 7. Februar 1894 das Aktienkapital auf eine Million Mark und nahm die Firma »Vereinigte Elbe- und Saale-Schiffer« an. Nunmehr wuchs das Unternehmen unaufhaltsam von Jahr zu Jahr und das zu einer Zeit, in der sich andere Gesellschaften nur schwer auf ihrer alten Höhe erhalten konnten. Im Jahre 1895 wurde das Unternehmen von Karl Böhmert in Magdeburg mit 10 Dampfern, 22 Frachtkähnen und 15 Schuten für 435 000 M. angekauft. Deswegen sowie zur sonstigen Erweiterung des Betriebsmateriales wurde 1896 eine Kapitalserhöhung auf 2 Millionen Mark vorgenommen. Das Jahr darauf setzte die Gesellschaft 3 neue große Radschleppdampfer zu 450, 800 und 1000 PS in Betrieb, kaufte 9 eiserne Schleppkähne zu je 600 bis 800 t Tragfähigkeit aus Privathand an, gab ebensoviele lieferbar bis Ende 1898 an Privatwerften in Auftrag und übernahm am 1. September 1898 die alte Firma Gebr. Tonne in Magdeburg mit 5 Dampfern und 11 Schleppkähnen. Auch 1899 wurden 5 neue große Schleppkähne in Bestellung gegeben und 10 weitere im Jahre 1900, sodaß der Kahnraum der Gesellschaft 1901 auf eine Gesamttragfähigkeit von 65 000 t anwuchs und sich im folgenden Jahre durch Einstellung von 30 neuen Schleppkähnen auf 80 000 t weiter erhöhte. Dem entsprechen auch die Betriebsleistungen, die z. B. für das Jahr 1902 folgende Zahlen aufweisen: Das Hamburger Frachtkontor belud 949 Fahrzeuge mit 397 210 t (= 12 % des Hamburger Verkehrs zu Berg). Geschleppt wurden auf der Strecke

Hamburg—Havelort	604	Fahrzeuge mit	124 000 t Ladung	647 000 t Ladung (= 19 % des Hamburger Bergverk.)
Hamburg—Magdeburg	1460	»	» 523 000 t »	
Magdeburg nach oberen Stationen	1481	»	» 393 700 t »	
			1 040 700 t (= 34 % des Gesamt-Elbeverkehrs).	

Die allgemeinen Betriebsleistungen für die einzelnen Jahre weist Tab. 42 aus.

Tab. 42.

Fracht- und Schleppleistungen der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften« 1884—1903.

1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Frachtgeschäft	Schleppgeschäft			
Jahr	Angenommene Verfrachtungsgüter	Zahl der eignen Dampfer	Zurückgelegte Entfernung der Schleppdampfer	Geschleppte Kähne	Ladung der geschleppten Kähne
	1000 t		km		t
1884	.	6	177 162	2 344	354 423
1885	.	9	211 000	4 108	363 463
1886	.	10	232 000	5 820	447 139
1887	.	10	226 000	5 451	463 350
1888	81	10	252 000	5 723	396 337
1889	233	11	277 000	1 719	500 640
1890	263	12	292 000	2 798	571 849
1891	312	12	305 000	3 099	445 943
1892	222	12	295 000	2 711	497 849
1893	231	12	259 000	2 665	504 667
1894	449	18	435 000	3 910	838 849
1895	450	20	384 000	3 337	777 807
1896	499	20	464 000	3 633	950 734
1897	503	22	480 000	4 983	1 213 112
1898	581	28	487 000	6 419	1 470 585
1899	638	28	393 000	4 813	1 286 835
1900	700	28	369 000	5 047	1 345 309
1901	.	28	.	3 934	1 164 217
1902	.	28	.	3 545	1 041 103
1903	.	28	.	3 780	1 137 691

Somit waren in der kurzen Zeit von kaum 10 Jahren die »Vereinigten« zu der größten Schiffahrtsgesellschaft auf der Elbe geworden und hatten alle älteren Unternehmungen überholt. Das ist umso bemerkenswerter, als jene von Anfang an rein kapitalistische Unternehmungen, die »Vereinigten« dagegen aus Kleinschifferkreisen hervorgegangen waren. Diese Entwicklung der »Vereinigten« ist wieder ein Beweis dafür, daß, wie wiederholt hervorgehoben wurde, selbst von kapitalkräftigen Gesellschaften

eine erfolgreiche Schiffahrtspolitik nicht gegen oder auch nur ohne, sondern zusammen mit den Kleinschiffern betrieben werden kann, ein Grundsatz, den die ältere Kartellpolitik der Elbschiffahrtsgesellschaft früher vermissen ließ, seit 1903 aber berücksichtigt hat.

Die zu den Betriebserweiterungen nötigen Gelder wurden, wie erwähnt, durch Erhöhung des Aktienkapitals beschafft, das 1894 auf eine Million Mark, 1896 auf zwei Millionen Mark, 1898 auf 2 450 000 M., 1901 auf drei Millionen Mark und 1902 auf 3 500 000 M. gebracht wurde. Dabei war trotz der schnellen Vermehrung der Betriebsmittel der gesamte Schiffspark dauernd gut beschäftigt, selbst in so ungünstigen Schiffahrtsjahren wie 1901 und 1902. Die Dividende der Gesellschaft betrug trotz reichlicher Abschreibungen 1887—1901 stets 10 % und ging auch in den Jahren 1902 und 1903, in denen z. B. die »Kette« aus ihrem Betriebe keine Dividende herauswirtschaften konnte, nicht weiter als auf 5 bez. 4 % hinab.

Da kam das Jahr 1903, das ungünstigste Schiffahrtsjahr, das die Elbe bis dahin aufzuweisen hatte. Die Zustände, die damals herrschten, und die Folgen, zu denen sie führten, schildert der Jahresbericht der Gesellschaft sehr anschaulich folgendermaßen:

»Das verflossene Betriebsjahr war für die gesamte Elbschifffahrt, desgleichen für unsere Gesellschaft unter dem Drucke des heftigen Konkurrenzkampfes, trotzdem im Berg- wie im Talverkehr eine Steigerung der Transportmengen eingetreten war, in seinen Erträgnissen ein sehr ungünstiges. Im Laufe des Jahres wurden wiederholt Verhandlungen der Schiffahrtsunternehmungen zu einer Verständigung im Bergverkehr angeknüpft, verliefen aber resultatlos und verschärften die Kämpfe bis zur äußersten Grenze, dessen Preis nicht auf Aufbesserung der Fracht- und Schlepplöhne, sondern nur darauf gerichtet werden konnte, sich die zur Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Verkehres erforderlichen Transporte zu sichern, um dadurch den Besitzstand seiner alten angestammten Kundschaft zu erhalten. Der Kampf galt daher nicht mehr einer Erwerbsfrage, sondern nahm den bedrohlichen Charakter einer Existenzfrage an. Bei solch zugespitzten Verhältnissen traten daher auch eigenartige und vernunftswidrige Erscheinungen zu Tage: es wurden die Schlepplöhne so heruntergedrückt, daß sie jedem Unternehmer direkte Verluste verursachen mußten, und in der Hoffnung, daß das Fallen des Wassers wie

naturgemäß eine Aufbesserung der Fracht- und Schleppreise mit sich bringen müsse, trat die entgegengesetzte Wirkung ein, daß tatsächlich mit fallendem Wasser eine weitere Unterbietung in Fracht- und Schlepplöhnen Platz greifen konnte. — Gegen Ende des Betriebsjahres wurde in Erkenntnis aller am Elbverkehr beteiligter Firmen, daß so nicht weiter gewirtschaftet werden könnte, die Aufnahme neuer Verhandlungen zu einer Verständigung durch die in gleiche Zeit fallenden und durch die beiden Generalversammlungen unserer Gesellschaft, sowie der früheren »Kette« vom 12. Dezember 1903 zum Beschluß erhobene Fusion beider Gesellschaften überholt; es führten ferner die zwischen den fusionierten Gesellschaften und der österreichischen »Nord-West-Gesellschaft« bestandenen intimen Beziehungen zur Anbahnung einer Betriebsgemeinschaft mit ihr.«

Damit war die mächtigste deutsche Binnenschiffahrtsgesellschaft ins Leben getreten. Von der »Kette« übernahm die Gesellschaft allein 31 Kettendampfer, 9 Radeildampfer, 7 Bugsierschraubendampfer, 6 Dampfbarkassen, 6 schwimmende Dampf- und 1 elektrischen Kran, 81 eiserne Verschlußkähne und ein Personal von 1787 Mann. Die »Vereinigten Elbe- und Saale-Schiffer« änderten ihre Firma in »Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft in Dresden« um, und erhöhten ihr Kapital von 3 Millionen Mark auf 11,11 Millionen Mark. Mit Beginn des Schiffahrtsjahres 1904 erschienen sie mit 58 Radschleppdampfern, 3 Heckraddampfern, 19 Eilgutdampfern, 35 Kettendampfern, zusammen also 115 Dampfern und 300 Schleppkähnen auf der Elbe; fürwahr eine gewaltige Binnenschiffahrtsflotte. Dazu kam noch eine umfängliche Hafenflotte von 165 Leichterschiffen, 14 Lagerschiffen, 30 Schraubendampfern, 22 schwimmenden Krähnen und 1 Dampfbagger. Ueberdies besaßen sie 3 Speicher in Hamburg. Vor allem aber war nunmehr endlich die gesamte in der Elbe und ihren Nebenflüssen verlegte Kette in einer Hand vereinigt worden.

Im Jahre 1904, dem ersten Jahre des neuen Riesenbetriebes, wurde keine Dividende verteilt, jedoch schon die beiden nächsten Jahre wiesen so günstige Resultate auf, und bewahrheiteten damit die gehegten Erwartungen eines verbilligten Betriebes, daß im Jahre 1905 9 %, 1906 10 % und 1907 8 % verteilt werden konnten. Auch ging man 1905 mit gutem Erfolg dazu über, den eigenen Schiffahrtsbetrieb mit Vermittlung der märki-

schen Wasserstraßen auf die Oder, ja sogar auf die weitentlegene Warthe auszudehnen.

Ueber die Entwicklung und den Umfang des Frachtgeschäftes während der Periode von 1904—1907 gibt die folgende Tab. 43 Aufschluß.

Tab. 43.

Fracht- und Schleppverkehr der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaft« während der Jahre 1904—1907.

Güterverkehr in 1000 t.

	I.		2. 1904	3. 1905	4. 1906	5. 1907
I.	Gesamtfrachtverkehr der Gesellschaft		1 658	2 258	2 258	2 877
II.	Davon Verkehr zu Berg:		991	1 321	1 228	1 829
III.	Hiervon	Magdeburg . . .	360	511	474	598
IV.	wurde	Riesa	127	190	179	391
V.	ausgeladen	Dresden	149	218	200	313
VI.	in	Böhmen	304	399	373	525
VII.	Von Spalte I Verkehr zu Tal:		666	937	1 030	1 048
VIII.	Hiervon ausgeladen in	Magdeburg . . .	80	150	101	89
IX.		Hamburg . . .	518	672	795	823
X.	Prozentualer Anteil der Gesellschaft am gesamten	Güterempfang „ Hamburgs . .	23 %	22 %	22 %	25 %
XI.		deutschen Güterexport nach Böhmen . . .	75 %	67 %	71 %	83 %
XII.		deutschen Elbgüter-Import aus Böhmen	16 %	18 %	21 %	22 %
XIII.	Schlepp-leistung der Ges. ab Hamburg	Gütermenge . .	919	1 176	1 105	1 659
XIV.		Anteil am Gesamtbergverkehr Hamburgs	30 %	25 %	26 %	33 %

Spalte I gibt ein Bild des Gesamtfrachtgeschäftes der Gesellschaft, die für die Jahre 1904—1907 einen Anteil am Gesamtelbverkehr von etwa 62, 54, 52 und 54 % in den entsprechenden Jahren aufweist. Dieser Gesamtverkehr verteilt sich, wie Spalten II und III zeigen, nicht gleichmäßig auf den Berg- und Talverkehr; vielmehr überwiegt, wie bei allen Gesellschaften, so auch bei den »Vereinigten« der Bergverkehr nicht unbeträchtlich den Talverkehr. Ueber das Gebiet, auf dem hauptsächlich das Frachtgeschäft der Gesellschaft sich bewegte, geben die Spalten III bis V, VIII und IX Auskunft. Danach gewährten Hamburg, Magdeburg und Böhmen der Gesellschaft hauptsächlich Beschäftigung. An den beiden wichtigsten Punkten der Elbschiffahrt, Hamburg und Böhmen, spielte die Gesellschaft eine hervorragende Rolle,

besonders im Verkehr nach Böhmen, den sie fast zu $^3/_4$ beherrschte. Schwächer ist der Anteil, wie bei allen Gesellschaften, am böhmischen Verkehr zu Tal (böhmischer Import), dagegen hat sie am Hamburger Elbverkehr sehr wesentlichen Anteil. Sie beherrscht den Hamburger Güterempfang zu Tale fast zu $^1/_4$ und vermag mit Hilfe ihres Schleppbetriebes fast 33% des Hamburger Versandes zu Berg zu kontrollieren.

Doch dieser Entwicklung der Großbetriebe gegenüber blieb, wie später gezeigt werden wird, auch die Kleinschiffahrt nicht müßig. Es verbanden sich vielmehr fast 1000 Kleinschiffer zu der starken »Privat-Schiffer-Transport-Genossenschaft«. Damit standen sich 2 mächtige Rivalen gegenüber. Um sich von dem Kahnraum, wie dem Schleppanhang der Kleinschiffahrt frei zu machen, beschlossen die »Vereinigten« eine wesentliche Vermehrung ihres Kahnraumes durch Neubauten. Sie nahmen zu diesem Zwecke im Jahre 1906 eine $4^1/_2$-prozentige Prioritätsanleihe in Höhe von 1 800 000 M. auf und kauften mit diesen Mitteln 42 alte Schleppkähne und gaben 9 neue in Bestellung. Zu einem gleichen Vorgehen veranlaßten sie auch die mit ihr im Pachtverhältnis stehende österreichische »Nord-West-Gesellschaft«. Im Jahre 1907, in dem sie übrigens auch noch eine für die Elbschiffahrt nicht unwesentliche Neuerung und Erweiterung ihrer Frachtmöglichkeiten durch Errrichtung von Kühlmaschinen auf 12 ihrer größten Schleppkähne für den deutsch-böhmischen Biertransport zur Einführung brachte, kam es endlich zu einem Betriebsgemeinschaftsvertrag mit der »P.Sch.T.G.« und mehreren anderen Schiffahrts-Gesellschaften, von dessen Einzelheiten aber erst im folgenden Kapitel bei Besprechung der Schiffahrtsvereinigung des Jahres 1907 die Rede sein wird. Hier sei nur erwähnt, daß mit diesem Schritte vorerst die »Vereinigten« keine besonders günstigen Geschäftsergebnisse erzielt haben. Es mag dies an der Form der Organisation dieses trustartigen Gebildes gelegen haben, für dessen Formen man bisher im deutschen Schiffahrtsgewerbe keine Vorbilder besessen und keine Erfahrungen gesammelt hatte. So schlossen die Jahre

1909	mit	300 000 M.
1910	„	622 000 M.
1911	„	878 776 M.
zusammen:		1 800 776 M. Verlust

ab, einem recht ansehnlichen Lehrgeld, das die »Vereinigten« für den Versuch einer Schiffahrtsvertrustung bezahlen mußten. Der Grund für diesen Mißerfolg war die ungleiche Verteilung des Risicos, das neben aller Arbeit die »Vereinigten« allein zu tragen hatten, während alle übrigen Beteiligten eine feste von den »Vereinigten« zu zahlende Rente bezogen. Die »Vereinigten« hatten bei Abschluß der Verträge ihre eigene wirtschaftliche Kraft überschätzt, wenigstens gegenüber so ungünstigen Schiffahrtsverhältnissen, wie sie die Jahre 1909 und 1910, ganz besonders aber das Jahr 1911 brachten. Das letztere Jahr ist das schlechteste und verhängnisvollste gewesen, das die Schiffahrt seit über 50 Jahren gekannt hat: über zwei Monate mußte wegen zu geringen Wasserstandes auf der ganzen Elbe fast sämtlicher Verkehr eingestellt werden.

Die »Vereinigten« kündigten deshalb mit dem 31. Dezember 1912 sämtliche Pachtverträge, deren Erneuerung auch vorerst noch nicht wieder gelungen ist. Es ist wohl anzunehmen, daß die »Vereinigten« sich vermöge ihrer inneren Gesundheit und mit Hilfe ihrer starken Rücklagen und Abschreibungen in früheren ertragsreichen Perioden von diesen bedeutenden Verlusten verhältnismäßig schnell erholen werden.

Die Betriebsmittel, die sich durch jene Verträge und durch das eigene Material in den Händen der Gesellschaft vereinigt hatten, waren fast fabelhaft zu nennen. Sie betrugen 66 Radschleppdampfer, 3 Heckraddampfer, 18 Eilfrachtdampfer, 29 Kettendampfer, 44 Schraubendampfer, 9 Motorboote, 29 schwimmende Krähne, 29 feststehende Krähne, 1 Dampfbagger, 1063 Schleppkähne mit einer Gesamttragfähigkeit von 666 350 t, 218 Leichterschiffe und 27 Lagerkähne; das Personal bestand aus 3278 Personen. Das auf eigenen Frachtkähnen beförderte Güterquantum betrug im Jahre 1909 4 357 468 t, wozu noch auf fremden Kähnen, jedoch mit Gesellschaftsdampfern geschleppt, eine Gütermenge von 2 163 105 t hinzukommt, was insgesamt 6 550 573 t für die Gesamtbeförderung ergibt. Das sind schätzungsweise, da Gesamtzahlen für den Elbverkehr im Jahre 1909 fehlen, reichlich 60% des Gesamtelbverkehrs.

Im einzelnen veranschaulicht Tab. 44 die Betriebsleistungen der Gesellschaft in den letzten 5 Jahren.

Tab. 44.

Fracht- und Schleppleistungen der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften« 1908—1912.

1.		2. 1908	3. 1909	4. 1910	5. 1911	6. 1912
Im Frachtgeschäft befördert in 1000 t	bergwärts	1 887	2 152	2 023	1 637	2 072
	talwärts	2 067	2 204	2 328	1 626	2 795
	Zusammen	3 954	4 357	4 351	3 264	4 868
Im Schleppgeschäft befördert in 1000 t		2 218	2 193	2 503	1 295	1 697
Zusammen im Fracht- und Schleppgeschäft in 1000 t		6 172	6 550	6 854	4 559	6 565

h) Die Deutsch-Oesterreichische Dampf-Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft in Dresden.

Tab. 45.

Geschäftsergebnisse der »Deutsch-Oesterreichischen Dampfsch.-Ges.«

1. Jahr	2. Aktienkapital 1000 M.	3. Obligationen 1000 M.	4. Dividende %	5. Gesamteinnahmen 1000 M.	6. Zahl der Dampfschiffe	7. Zahl der Schleppkähne
1896	650	—	4	347	7	9
97	800	—	7	570	7	9
98	1 000	400	0	627	8	9
99	1 300	400	10	843	9	10
1900	1 300	400	10	912	9	10
01	1 300	400	8	823	9	16
02	1 300	400	0	501	9	16
03	975	530	0	599	9	16
04	975	880	0	1 093	.	.
1905	2 000	1 460	6	2 123	.	.
06	2 000	1 325	6	2 223	.	.
07	2 000	1 228	6	420	.	.
08	2 000	1 136	6	423	.	.
09	2 000	1 048	6	428	.	.
1910	2 000	971	6	428	.	.
11	2 000	.	6	402	.	.
12	2 000	610	6	402	.	.

Als im Jahre 1895 durch Vereinigung sämtlicher Elbschleppschiffahrtsunternehmungen zu der »Schleppschiffahrt-Vereinigung«[1]) ein kleiner wirtschaftlicher Aufschwung sich in der Elbschiffahrt bemerkbar machte, gründete sich sofort, angeregt durch Speditions- und Frachtspekulantenkreise, eine Gesellschaft in Hamburg, die

1) Vgl. S 179.

aus dem Durchkreuzen der Frachtpolitik des Kartelles Vorteil zu ziehen suchte. Es war dies die »Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-Gesellschaft«, die mit einem Kapital von 650 000 Mark im Jahre 1896 ihren Betrieb auf der Elbe mit 7 Schleppdampfern und 9 Frachtkähnen aufnahm. Da die Hauptbeteiligten als Gründer und Aktionäre die drei bedeutenden Hamburger Firmen: Ludwig Ascher & Co., Getreidespeditionsgeschäft, Baumer & Herling, Befrachtungs- und Schleppgeschäft und Gebr. Burmester in Lauenburg, Elbreederei, waren, so flossen von Anfang an der Gesellschaft große Frachtgütermengen zu. Die Gesellschaft richtete in Hamburg und Magdeburg eigene Befrachtungskontore ein und war eifrig bestrebt, den Verkehr von und nach Böhmen in ihre Hände zu bekommen. Sie beschränkte sich aber im allgemeinen auf das Schleppgeschäft und die Vermittlung von Wasserfrachten an Privatschiffer, der eigene Frachtschiffpark bestand bis 1900 nur aus 10 Schleppkähnen und wuchs bis 1903 auf 16, und erreichte 1906 seine größte Ausdehnung mit 44 Schleppkähnen zu je 400—1100 t. Dagegen war das Frachtvermittlungsgeschäft ein beträchtliches. Die Gesellschaft war z. B. an dem gesamten Hamburger Bergfrachtgeschäft 1898 mit 12 %, 1899 mit $11^1/_2$ %, 1900 mit $12^1/_2$ % und 1901 mit 11 % desselben beteiligt. Die finanziellen Ergebnisse waren schwankende, wie überhaupt in der gesamten Leitung und Betätigung der Gesellschaft oft etwas Stoßweises, Unruhiges zu bemerken war. Im ersten Betriebsjahr, 1896, betrug die Dividende 4 %, wuchs im nächsten Jahre auf 7 %, um jedoch im Jahre 1898 ganz auszubleiben; 1899—1901 schwankte sie zwischen 8 bis 10 %, und blieb abermals in den 3 nächsten Jahren ganz aus. Von 1905—1912 blieb sie gleichmäßig auf 6 % bestehen, was auf das Pachtverhältnis mit den »Vereinigten« zurückzuführen ist, das von 1907—1912 zwischen den beiden Gesellschaften bestand. Wie von der »Nord-West«, so hatten die »Vereinigten« seit 1907 auch von der »Deutsch-Oesterreichischen« den gesamten Schiffspark gepachtet und bezahlten dafür eine Rente, die jährlich 6 % Dividende für das Aktienkapital der Pachtgesellschaft abwerfen mußte.

Seit dem 1. Januar 1913, dem Ablauftermin des Pachtvertrages mit den »Vereinigten«, betreibt die Gesellschaft mit dem Sitz in Magdeburg ihr eigenes Fracht- und Schleppgeschäft wieder, und hat zur Vergrößerung ihrer Betriebsmittel den gesamten

Schiffspark der »Elbe«[1]) für eine Pachtsumme von 100 000 M. jährlich gepachtet. Die eigenen Betriebsmittel bestanden Ende 1913 aus 17 großen Radschleppdampfern, 7 Bugsierdampfern, 1 Motorbarkasse, 35 Schleppschiffen sowie 12 Lager- und Windenkähnen. Von der »Elbe« hat sie bis Ende 1914 gepachtet: 9 große Radschleppdampfer, 2 Bugsierdampfer, 1 Motorbarkasse, 5 Lager- und Windenkähne. Das Aktienkapital beträgt (1913) 2 Millionen Mark, zu dem 610 000 M. Anleihebetrag als Betriebskapital hinzukommen.

Tab. 46 gibt zahlenmäßig die Verkehrsleistung der Gesellschaft von 1896–1906 wieder; man ersieht aus ihr, daß die Gesellschaft einen bedeutenden Schleppbetrieb unterhielt, während sie im Frachtgeschäft bei ihrem geringen eigenen Kahnraum sich des fremden Kahnraumes der Privatschiffer zumeist bedienen mußte.

Tab. 46.

Schlepp- und Frachtleistungen der »Deutsch-Oesterreichischen Dampschiffahrts-Ges.« 1896—1906.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
	Schleppgeschäft				Frachtgeschäft		
Jahr	Eigne Schlepp-dampfer	Von eignen Schleppdampfern zurückgelegte Entfernung	Ge-schleppte Kähne	Ge-schleppte Güter-mengen	Eigne Schlepp-kähne	Mit Fracht-gütern beladene Kähne	Ver-frachtete Güter-mengen
	Zahl	km	Zahl	1000 t.	Zahl	Zahl	1000 t.
1896	7	99 000	1 235	687	9	970	474
97	7	159 000	1 931	1 180	9	1 338	948
98	7	189 000	2 948	1 480	9	1 138	852
99	8	196 000	2 516	1 306	10	1 185	762
1900	9	173 000	2 536	1 432	10	1 078	848
01	9	168 000	2 645	1 489	16	845	772
02	9	.	.	.	16	945	506
03	9	.	.	.	16	.	716
04		.	.	.	.	.	340
1905		.	3 736	1 256	.	.	705
06		.	4 430	1 353	.	.	757

i) Die »Elbe« Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft in Hamburg.

Aus einer Genossenschaft von Privatschiffern, die wegen schlechter Geschäftsergebnisse in Liquidation treten mußte, ging 1899 die »Elbe« mit einem Aktienkapital von 700 000 M. hervor.

1) Vgl. S. 135.

Ihre Aktien, die auf Namen lauten, befanden sich nur in den Händen einiger weniger Kleinschiffer, wie auch der Kundenkreis der Gesellschaft infolgedessen sich aus diesen Kreisen zusammensetzte. Ihr Betriebsmaterial bestand aus 4 Radschleppdampfern von je 400—900 PS, und wuchs bis zum Jahre 1902 nach Erhöhung des Aktienkapitals auf 1 Million auf 8 Dampfer an. Nach Art des Betriebes und der Geschäfte näherte sie sich mehr einem gutentwickelten Kleinschiffahrtsbetrieb, als einem Großbetrieb. Sie unterhielt nur Schleppschiffahrt und zwar in der Hauptsache von Hamburg nach Stationen oberhalb Magdeburgs.

Tab. 47.

Geschäftsergebnisse der »Elbe«, Dampfschiffahrts-Aktien-Ges.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Jahr	Aktien-kapital	Obli-gationen	Dividende	Einnahmen in 1000 M. aus Schlepp-geschäft	insgesamt	Zahl der Dampf-schiffe
	1000 M.	1000 M.	%			
1899	700	149	4	437	440	4
1900	700	152	6	466	479	5
01	700	161	8	587	595	6
02	1 000	164	0	469	477	8
03	1 000	149	0	492	495	8
04	1 000	131	4	591	596	8
1905	1 000	121	6	804	818	8
06	1 000	4	7	847	866	8
07	1 000	—	8	—	.	8
08	1 000	—	8	—	.	8
09	1 000	—	8	—	.	8
1910	1 000	—	8	—	.	8
11	800	—	8	—	.	10
12	800	—	8	—	.	8

Im Jahre 1905 kam sie in ein vollständiges Abhängigkeitsverhältnis zu der Privatschiffer-Transport-Genossenschaft [1]) und trat mit dieser zusammen 1907 vertraglich dem Kartell der »Vereinigten« bei. Die letzteren pachteten die Betriebsmittel der »Elbe« gegen eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 8 %. Dieser Pachtvertrag lief am 31. Dezember 1912 ab; vom 1. Januar 1913 ab trat die Gesellschaft in ein anderweitiges Pachtverhältnis und zwar mit der »Deutsch-Oesterreichischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft«, die für 100 000 M. jährliche Pachtsumme den gesamten Betriebsmittelbestand der Gesellschaft, bestehend aus 9 großen Radschleppdampfern, pachtete. In der Generalversammlung vom 14. März 1910 beschloß die Gesellschaft, ihr Grund-

1) Siehe S. 134.

kapital von 1 Million Mark auf 800 000 M. zu vermindern, indem sie den Nennbetrag der Aktien von 500 M. auf 400 M. herabsetzte und die Differenz zurückzahlte. (Siehe Tab. 47, S. 135.)

k) Neue Deutsch-Böhmische Elbschiffahrts-Aktien-Gesellschaft in Dresden.

Tab. 48.
Betriebsergebnisse der »Neuen Deutsch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Ges.«

1. Jahr	2. Aktien-Kapital in 1000 M.	3. Obligationen in 1000 M.	4. Dividende %	5. Schiffshypotheken in 1000 M.	6. Gesamt-Einnahmen in 1000 M.	7. Zahl der Dampfschiffe	8. Zahl der Schleppkähne
1907	3 000	172	0	.	73	1	—
08	3 000	1 560	0	383	1 617	22	41
09	3 000	2 000	0	299	2 136	14	59
1910	3 000	2 000	0	272	2 485	14	59
11	3 000	2 000	0	272	2 003	14	59
12	3 000	2 000	0	147	2 618	14	59

Das jüngste Großunternehmen auf der Elbe ist die »Neue Deutsch-Böhmische Elbschiffahrts-Aktien-Gesellschaft«, die am 26. September 1907 mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark in Dresden begründet wurde. Sie ist entstanden aus Kreisen von Spediteuren und Frachtinteressenten, die das einigende und zusammenfassende Vorgehen der »Vereinigten« bekämpften. Bei der Gründung der Gesellschaft wurde eine größere Zahl von Beamten angestellt, die früher bei der »Vereinigten« tätig gewesen waren. Das Unternehmen hat bisher nicht günstig auf die Elbschiffahrt eingewirkt. Es hat vor allem den überdies schon allzu umfangreichen Kahnraum noch durch 50 neue moderne große Schleppkähne vermehrt. Trotzdem bezeichnete die Gesellschaft fast in jedem ihrer Jahresberichte als Ursache ihrer ungünstigen Jahresabschlüsse die Ueberproduktion an Kahnraum auf der Elbe. Die Gesellschaft verstand es, bei ihrer Gründung sich eine große Gütermenge durch langandauernde Frachtverträge zu sichern, hatte aber durch diese Termingeschäfte bedeutende Verluste, weil in den nächsten Jahren durch Ungunst der Schiffahrtsverhältnisse die Betriebskosten bedeutsam wuchsen, ohne daß die Gesellschaft auch an den steigenden Frachtsätzen teilnehmen konnte. Sie betreibt in überwiegendem Maße die Frachtschiffahrt im Bergverkehr, wie Tab. 49 zeigt.

Tab 49.

Frachtleistungen der »Neuen Deutsch-Böhmischen Dampfschiffahrts-Ges.«

1.		2. 1908	3. 1909	4. 1910	5. 1911	6. 1912
Ab Hamburg u. Lauenburg zu Berg	Frachtschiffe	1 790	1 547	1 802	1 407	1 759
	mit Ladung in 1000 t.	460	556	740	491	715
Ab Magdeburg zu Berg	Frachtschiffe	1 282	1 764	2 735	2 005	2 310
	mit Ladung in 1000 t.	280	364	605	447	582
Zu Tal	Frachtschiffe	505	563	690	557	628
	mit Ladung in 1000 t.	157	216	307	196	283

Die Gesellschaft besitzt ein eigenes Frachtkontor in Hamburg und Magdeburg und betreibt in gleicher Weise den Betrieb der Schlepp- und der Frachtschiffahrt. In den ersten 2 Jahren ihres Bestehens arbeitete sie meist mit fremden, gemieteten Schiffen, doch besaß sie zu Beginn des Jahres 1909 an eigenem Betriebsmaterial 14 Radschleppdampfer zu 500—1200 PS (zusammen 8000 PS), 4 Hafendampfer, 50 eiserne Frachtkähne zu 500—850 t und 70 gemietete Frachtschiffe zu 500—1200 t Tragfähigkeit. Trotz reichlicher Beschäftigung seines Kahnraumes ist es dem Unternehmen, das freilich unter sehr ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen gegründet wurde, noch nicht gelungen, einen Gewinn aus seinem Betrieb herauszuwirtschaften, vielmehr schlossen die Jahre 1910 und 1911 mit einem Verlust von 116 000 M. und 209 000 M. ab. Im Jahre 1911 näherte sich die Gesellschaft den »Vereinigten« und trat für gewisse Teile des Elbverkehrs mit dieser in ein vertragliches Verhältnis.

3. Zusammenfassende und vergleichende Darstellung der Großschiffahrtsbetriebe.

Stellen schon, wie es im vorhergehenden Abschnitt darzutun versucht wurde, die einzelnen Elbschiffahrts-Großbetriebe nicht unwesentliche Faktoren des deutschen Verkehrsgewerbes dar, so gilt das in erhöhtem Maße von der als Einheit aufgefaßten Gesamt-Elbgroßschiffahrt.

Das zeigt schon ein Blick auf die in der Elbschiffahrt angelegten Kapitalien in Tab. 50.

Tab. 50.
Die in der Elbschiffahrt angelegten Kapitalien in 1000 M.

1.	2.	3.	4.
Jahr	Sämtliche Großbetriebe zusammen		
	Aktienkapital	Obligationen	Aktienkapital und Obligationen zus.
1872	5 012	—	5 012
73	5 162	—	5 162
74	5 762	—	5 762
1875	5 762	—	5 762
76	5 762	—	5 762
77	5 762	—	5 762
78	6 062	—	6 062
79	6 062	—	6 062
1880	6 062	—	6 062
81	7 942	—	7 942
82	14 742	—	14 742
83	15 042	—	15 042
84	15 742	300	16 042
1885	15 942	1 000	16 942
86	15 942	1 000	16 942
87	15 942	1 000	16 942
88	15 942	1 460	17 402
89	15 942	1 120	17 062
1890	15 942	1 080	17 022
91	15 942	1 040	16 982
92	15 942	1 000	16 942
93	15 942	1 800	17 742
94	14 992	1 800	16 792
1895	15 642	1 800	17 442
96	15 642	1 800	17 442
97	16 992	2 200	19 192
98	18 042	2 875	20 917
99	15 342	3 044	18 386
1900	15 342	2 965	18 307
01	15 892	2 940	18 832
02	16 067	3 411	19 478
03	16 067	3 460	19 527
04	17 217	3 872	21 089
1905	18 242	4 353	22 595
06	18 242	5 816	24 058
07	21 242	7 495	28 737
08	21 242	9 019	30 261
09	21 242	9 249	30 491
1910	21 242	9 342	30 584
11	21 042	8 906	29 948
12	21 042	8 510	29 552

1909 waren mehr als 30 Millionen M. in Elbschiffahrts-Aktien oder Obligationen angelegt, was umsomehr zu bedeuten hat, wenn man berücksichtigt, daß 1870 erst 3 800 000 M., 1880 7,9 Millionen M., 1890 17 Millionen M. und 1900 18,8 Millionen M. in der Großschiffahrt angelegt waren. Das Geld stammte an-

fangs fast ausschließlich aus den Kreisen der Privatschiffer. So waren die »Kette«, die »Vereinigten«, die »Elbe« und die »Neue Norddeutsche« Gründungen aus diesen Kreisen, während die später gegründete »Nord-West« ihre Entstehung österreichischen Industriellen, die »Deutsch-Oesterreichische« und die »Neue Deutsch-Böhmische« dagegen ihre Entstehung deutschen Spediteuren und Kaufleuten verdankten. Erst später, als sich bedeutende Kapitalserhöhungen oder Anleihen zur Erweiterung der Betriebe nötig machten, bediente man sich der Hilfe von Geldinstituten, unter denen für die Elbschiffahrt besonders die Hamburger Kommerz- und Diskontobank, die Dresdner Filiale der Deutschen Bank, die Kredit-Anstalt für Industrie und Handel Abteilung Dresden, sowie der Schaaffhausensche Bankverein in Betracht gekommen sind.

Tab. 51.

Kursstand der an deutschen Börsen gehandelten Elbschiffahrtsaktien.

(Jahresdurchschnitt.)

1. Jahr	2. Neue Norddeutsche Fluß-Dampfsch.-Ges. (Hamburg. Börse)	3. »Kette« (Berliner Börse)	4. Vereinigten Elbschiff.-Gesellsch. (Dresdner Börse)
1887	150	68,50	—
88	—	76,50	—
89	140	78,25	—
1890	158	70,50	—
91	160	55	—
92	150	50,75	—
93	—	52,75	—
94	125	80	—
1895	—	82,50	—
96	140	72,30	—
97	152	71	—
98	159,50	73,25	142
99	155	83,20	149
1900	150	82	146
01	160	82	140
02	130	65	110
03	150	—	127,10
04	145	—	111,75
1905	153,50	—	139
06	160	—	139,75
07	145	—	136,90
08	143	—	91,50
09	145	—	90
1910	115	—	70,50
11	115	—	60,50
12		—	55,10

Nach Höhe des Betriebskapitales stand bis 1902 die »Kette« mit ihren 7,2 Millionen M. Aktienkapital und 1,3 Millionen M. Obligationen an erster Stelle, in diesem Jahre mußte sie jedoch den Rang an die »Vereinigten« mit ihrem Aktienkapital von 11,1 Millionen M. und 2,3 Millionen M. Obligationen abtreten. Nicht alle Elbschiffahrts-Aktien sind an Börsen zugelassen. Die Aktien der »Kette« waren seit 1887 an der Berliner, später auch an der Dresdner, Hamburger und Leipziger Börse, die der »Neuen Norddeutschen« seit 1878 an der Hamburger, die der »Vereinigten« seit 1898 an der Dresdner, später auch an der Berliner und Hamburger und die der »Deutsch-Oesterreichischen« seit 1907 an der Dresdner Börse eingeführt; nicht an deutschen Börsen zu finden sind die Aktien der »Nord-West« und der »Elbe«. Der Kursstand der einzelnen Aktien ist im Verhältnis zueinander stets immer ein sehr verschiedener gewesen, ohne daß er jedoch für die einzelnen Unternehmen große Schwankungen aufzuweisen hat. (Siehe Tab. 51, S. 139.)

Die Aktien der »Kette« haben stets unter pari gestanden. Sie notierten 1892 mit 50,75 ihren tiefsten und 1899 mit 83,2 Jahresdurchschnitt ihren höchsten Stand. Die Aktien der »Vereinigten« haben zwischen 111,75 (1904) und 149 (1899) sich bewegt, während den günstigsten Kurs von jeher die »Neue Norddeutsche« aufwies, indem sich ihre Aktien zwischen 126 (1894) und 160 (1891, 1901 und 1906) hielten.

Noch mehr als die Kurse weisen die Dividendenzahlen Unterschiede zwischen den verschiedenen Gesellschaften auf. (Siehe Tab. 52, S. 141.)

Im allgemeinen kann man für die Elbschiffahrt den Satz aufstellen, daß je größer die Unternehmungen sind, desto geringer die Dividenden ausfallen. Spiegelt sich auch im allgemeinen bei jedem Großbetriebe in der Dividendenzahlung seine wirtschaftliche Entwicklung wieder, so bewahrheitet sich der Satz von dem umgekehrten Verhältnis des Betriebskapitals zu der Höhe der Dividenden fast mathematisch genau, wenn man die Durchschnittsdividende für die einzelnen Unternehmungen von 1887—1909 berechnet; dabei findet man für die »Neue Deutsch-Böhmische« 0 %, für die »Kette« 2,2 %, für die »Nord-West« 2,4 %, für die »Deutsch-Oesterreichische« 4,8 %, für die »Elbe« 5,7 %, für die »Vereinigten« 8 % und für die »Neue Norddeutsche« 9,4 %. Dies zeigt die geringe Rentabilität der Elbschiffahrt, unter

Tab. 52.

Dividenden der Elbschiffahrts-Gesellsch.

1. Jahr	2. Neue Norddeutsche Flußdampfer-Ges.	3. »Kette«	4. »Nord-West«	5. Vereinigte Elb-schiffahrts-Ges.	6. Deutsch-Oester-reichische Dampfsch.-Ges.	7. »Elbe« Dampfsch.-A.-G.
1887	5,5	0	2	7,5	—	—
88	8	1	2,5	10	—	—
89	16	2	3,5	12	—	—
1890	11,5	3	2	12	—	—
91	5	0,5	2	5	—	—
92	4	1	2	10	—	—
93	5,5	1,5	4	10	—	—
94	4	3,5	4	12	—	—
1895	14	4,5	4	12	4	—
96	9	1	0	7,5	4	—
97	11	2	0	10	7	—
98	11	3	0	10	0	—
99	11	5,5	0	10	10	7
1900	14	5,5	8	10	10	6
01	14	4,5	7	10	8	8
02	6	0	5	5	0	0
03	10	0	5	4	0	0
04	6	—	4	0	0	4
1905	14	—	4	9	6	7
06	10	—	4	10	6	7
07	6	—	4	8	6	8
08	7	—	4	0	6	8
09	7	—	4	1	6	8
1910	4	—	4	0	6	8
11	0	—	4	0	6	8
12	.	—	4	0	6	8

der, wie man sieht, nicht nur die Kleinschiffahrt, sondern in eben demselben Maße auch die Großschiffahrt zu leiden hat, und die eine Folge ist der ungesunden gegenseitigen Konkurrenz.

Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß es im allgemeinen den Großbetrieben in immer wachsendem Maße gelungen ist, im Betrieb der Elbschiffahrt Ersparnisse zu machen und dadurch das in ihr angelegte Kapital ausgiebiger und nutzbringender zu verwerten. Dies ergibt sich deutlich aus der folgenden Tabelle, in der für 3 verschiedene Jahre Gesamtkapital, Gesamteinnahmen und Durchschnittsdividende aller Elbschiffahrtsgroßbetriebe nebeneinander gestellt sind. Die Jahre sind nach dem Gesichtspunkte ausgewählt, daß während derselben keine besonderen Kartelle bestanden haben, vielmehr freie Konkurrenz waltete.

Tab. 53.

Verhältnis von Gesamtaktienkapital und Gesamteinnahmen der Großunternehmungen.

1. Jahr	2. Gesamtbetriebskapital 1 000 M.	3. Gesamteinnahmen 1 000 M.	4. Höhe der Einnahmen zum Kapital %	5. Verteilte Durchschnitts-Dividende %
1897	19 192	12 325	63	6
1906	24 058	14 512	58	7,4
1908	30 261	13 500	43	5,5

Die Tabelle ergibt, daß der Unterschied zwischen Gesamtkapital und Gesamteinnahmen im Laufe der Jahre ein immer größerer wird, daß das Kapital schneller wächst, als die aus ihm gezogenen Einnahmen: Trotzdem gelang es in immer noch wachsendem oder doch gleichbleibendem Maße eine gleich hohe Verzinsung aus den Einnahmen zu bewirken, was nur durch relative Verringerung der Betriebsausgaben möglich wurde.

Versucht man nunmehr noch die besondere Rolle festzustellen, die jeder der einzelnen Großbetriebe in Hinsicht auf die Art seines Geschäftsbetriebes spielt, so kann dies am klarsten durch einen Vergleich der Gesamteinnahmen der einzelnen Betriebe mit seinen einzelnen Einnahmeposten geschehen. Denn so wird sich ergeben, aus welcher Geschäftsart der einzelne Betrieb seine Haupteinnahmen zieht, und welche infolgedessen für ihn die wichtigste und somit die typische ist. (Siehe Tab. 54, S. 144 und 145.)

Aus dieser Zusammenstellung läßt sich entnehmen, daß man als reine Schleppunternehmungen die »Vereinigten« etwa bis zum Jahre 1898, die »Deutsch-Oesterreichische« und die »Elbe« bis zum heutigen Tage ansprechen muß. Diese Gesellschaften zogen bei weitem den größten Teil ihrer Gesamteinnahmen, meistens über 90 %, aus dem reinen Schleppgeschäft, d. h. aus dem Vermieten der motorischen Kräfte ihrer Schleppdampfer an fremde Schiffseigner, deren Fahrzeuge keine eigenen Antriebsmaschinen besitzen. Auch die »Kette« gehört in dem ersten Dezennium ihres Bestehens, bis zum Jahre 1880, zu diesen reinen Schleppunternehmungen. Das mag auf den ersten Blick auffällig erscheinen, da alle diese Unternehmungen eigene, sehr beschäftigte Frachtbureaux, teilweise sogar eigene Frachtschiffe besaßen. Die

Erscheinung erklärt sich jedoch aus der schon früher besprochenen inneren Organisation des Schleppgeschäftes, das, um Schleppkunden zu erhalten, für die Bergfahrt Frachten vermittelte. In diesen Frachtbureaux sammelten die Gesellschaften nur Frachtgüter und Verfrachtungsaufträge an, um sie an die Privatschiffseigner zur Ausführung weiterzugeben. Es waren also keine Verfrachtungskontors im strengen Sinne, sondern nur Frachtvermittlungsagenturen. Ihre Schleppkähne aber vermieteten die Schleppgesellschaften häufig ohne Bemannung an Frachtgeschäfte, einzelne Großkaufleute oder auch an Kleinschiffer, mit der Bedingung, bei Benutzung zu Bergfahrten sich nur der Schleppschiffe der Gesellschaft zu bedienen.

Im Gegensatz zu diesen Schleppgesellschaften sind als reine Frachtschiffahrtsgesellschaften nur die »Neue Norddeutsche« und die »Nord-West« etwa bis zum Jahre 1891 anzusehen. Sie besitzen zwar auch eine eigene Schleppdampferflotte, benutzen dieselbe aber in der Hauptsache nur dazu, ihre eigenen Frachtkähne bergwärts zu befördern. Ihre Einnahmen aus Schleppentschädigungen für fremde Fahrzeuge treten weit zurück hinter ihren Einnahmen aus der Frachtschiffahrt, d. h. der Beförderung von Frachtgütern in eigenen Schiffsgefäßen auf eigene Rechnung. Es mag auffallen, daß in der Elbschiffahrt eine so geringe Zahl von reinen Frachtschiffahrts-Großbetrieben vorhanden ist. Dies hat seinen Grund darin, daß die reine Frachtschiffahrt in der Hauptsache in den Händen der Kleinbetriebe auch heute noch ruht, da sie als Kleinbetrieb eher noch rentabel zu gestalten ist, als die Schleppschiffahrt, und sich vor allem auch leichter aus kleinen und kleinsten Anfängen und geringeren Betriebsmitteln zu einem wachsenden Umfange ausgestalten kann.

Gemischte Betriebe, d. h. Fracht- und Schleppschiffahrt nebeneinander in gleicher Weise betreibende Unternehmungen sind die »Kette« seit 1881, die »Nord-West« etwa seit 1892 und die »Vereinigten« etwa seit 1899. Man sieht daraus, daß sämtliche Elbschiffahrts-Gesellschaften ursprünglich als Spezialunternehmungen gegründet worden sind und erst später und allmählich ihre Tätigkeit auch auf das andere Geschäftsgebiet erweitert haben. Diese Erscheinung findet man heute auch vielfach in anderen Großgewerben. Bei der »Nord-West« hat die ursprünglich ganz nebensächlich betriebene Schleppschiffahrt auch späterhin immer etwas hinter der Frachtschiffahrt zurückgestanden.

Ta-

Die Einnahmen der Elbschiffahrts-

in

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
	»Kette«				»Nord-West«				»Neue Nord-	
Jahr	Frachteinnahmen		Schleppeinnahmen		Frachteinnahmen		Schleppeinnahmen		Frachteinnahmen	
	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	% d. Gesamt-Einn.
1870	—	—	129	92	—	—	—	—	.	.
71	—	—	245	100	—	—	—	—	.	.
72	—	—	540	100	—	—	—	—	.	.
73	—	—	726	100	—	—	—	—	.	.
74	—	—	667	86	—	—	—	—	.	.
1875	—	—	796	98	—	—	—	—	.	.
76	—	—	874	99	—	—	—	—	.	.
77	11	1	938	97	—	—	—	—	.	.
78	365	28	936	72	—	—	—	—	.	.
79	418	25	993	59	—	—	—	—	.	.
1880	451	21	1346	62	—	—	—	—	.	.
81	648	26	1300	52	—	—	—	—	.	.
82	1615	44	2181	57	1978	80	516	20	.	.
83	2000	42	2664	55	2233	74	786	26	.	.
84	2350	47	2439	48	2299	77	708	23	.	.
1885	2358	51	2042	45	2137	76	693	24	.	.
86	2182	53	1736	42	2046	80	500	20	.	.
87	2089	51	1740	42	2104	78	615	22	.	.
88	2263	54	1913	44	2338	79	645	21	645	93
89	2373	53	2071	46	2534	75	854	25	.	.
1890	2518	53	2127	45	2562	73	975	27	809	95
91	2242	48	2318	50	2392	68	1088	32	.	.
92	1907	45	2152	51	2044	65	1131	35	.	.
93	1833	44	2323	56	1999	50	2020	50	.	.
94	1647	42	2191	58	1961	50	1952	50	.	.
1895	1971	35	2270	64	2063	59	1903	41	.	.
96	.	.	1914	.	1743	51	1709	49	835	90
97	.	.	2139	.	1945	49	1976	51	851	88
98	.	.	2282	.	2087	55	1698	45	.	.
99	.	.	2451	.	2190	54	1930	46	.	.
1900	.	.	2506	.	.	.	.	.	.	.
01	.	.	2256	.	.	.	.	.	935	78
02	.	.	1488	.	.	.	.	.	801	87
03	.	.	.	.	.	.	.	.	944	95
04	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.
1905	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.
06	—	—	—	—	—	—	—	—	992	88
07	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.
08	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.
09	—	—	—	—	—	—	—	—	1045	78
1910	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.
11	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.
12	—	—	—	—	—	—	—	—	.	.

belle 54.

Großbetriebe. 1870—1912.

1000 M.

12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.
deutsche«		»Verein. Elbsch.-Gesellschaft«			»Deutsch-Oesterreichische«			»Elbe«			»Neue Deutsch-Böhm.«
Schlepp-einnahmen		Schlepp-einnahmen		Ges.-Einn.	Schlepp-einnahmen		Ges.-Einn.	Schlepp-einnahmen		Ges.-Einn.	Gesamt-Einnahm.
absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	absolut	% d. Gesamt-Einn.	absolut	absolut
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
.	.	.	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	599	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	649	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	748	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	709	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	805	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	982	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	1072	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	959	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	1000	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	1126	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	1599	.	.	—	—	—	—	—	—	—
.	.	1580	.	.	—	—	—	—	—	—	—
80	9	1693	96	1754	.	.	347	—	—	—	—
102	11	1567	92	1693	526	92	570	—	—	—	—
.	.	1882	.	.	.	.	627	—	—	—	—
.	.	2268	.	.	.	.	843	437	99	440	—
.	.	2689	.	.	.	.	912	466	97	479	—
273	22	2527	.	.	710	86	823	587	98	595	—
120	13	1890	.	.	.	.	501	469	98	477	—
43	5	2133	.	.	.	.	599	492	99	495	—
.	.	.	.	6756	.	.	1093	591	99	596	—
.	.	.	.	10316	.	.	2123	804	98	818	—
116	11	.	.	10303	.	.	2223	847	97	866	—
.	.	.	.	12922	.	.	420	—	—	200	73
.	.	.	.	10857	—	—	423	—	—	200	1617
126	22	.	.	11708	—	—	428	—	—	200	2136
.	.	.	.	9654	—	—	420	—	—	200	2079
.	.	.	.	9181	—	—	402	—	—	200	2003
.	.	.	.	11111	—	—	402	—	—	200	2618

Bei den beiden anderen gemischten Unternehmungen aber sind die beiden Spezialgebiete später ganz gleichstark ausgebildet worden und je nach der Konjunktur haben die Einnahmen bald aus der einen, bald aus der anderen Geschäftsart überwogen. Die gemischten Betriebe stellen ein fortgeschritteneres Stadium des Schiffahrtsbetriebes dar, weil sie zwei notwendige, untrennbare Bestandteile des Binnenschiffahrtstransportes, nämlich die Stellung des Schiffsraumes und die Fortbewegung desselben in einer Hand vereinigen.

Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß man bei den Elbschiffahrts-Großbetrieben eine Betriebskombination viel seltener und in viel geringerem Umfange antrifft, als etwa bei der Rheinschiffahrt. Man findet an der Elbe nur Werften und Maschinenfabriken mit den Schiffahrtsunternehmungen verbunden, welche sie ursprünglich als Reparaturwerkstätten und höchstens für den Neubau eigener Fahrzeuge errichtet oder erworben hatten, später aber auch für fremde Rechnung arbeiten ließen. Derartige industrielle Nebenbetriebe haben die »Kette« (in Dresden) die »Nord-West« (in Dresden) und die »Vereinigten« (in Dresden und Magdeburg) besessen und teilweise nicht unbedeutenden Gewinn aus ihnen gezogen. Doch erwies es sich bei den starken Konjunkturschwankungen, denen die deutsche Maschinen- und Schiffsbauindustrie von jeher unterworfen gewesen ist, als nicht zweckmäßig, die selbst mit großen wirtschaftlichen Schwierigkeiten kämpfende Elbschiffahrt mit einer gleichfalls schweren Kämpfen unterworfenen Industrie allzu eng zu verbinden. So hat man sich fast immer, sobald die Werften und Maschinenbaubetriebe einen größeren Umfang angenommen hatten, entschlossen, dieselben zu veräußern, zu verpachten oder zu selbständigen Aktienunternehmungen umzuwandeln, deren Aktien man zunächst in eigenem Besitz behielt.

3. Abschnitt.

Die wirtschaftlichen Vereinigungen und Kartelle in der Elbschiffahrt.

I. Kapitel.

Die wirtschaftlichen Vereinigungen in der Kleinschiffahrt.

1. Die Entwicklung des Verband-Gedankens bis 1903.

Bei einem so umfassenden alten Stande, wie es die Privatschiffseigner sind, ist es wohl in unserer Zeit der Zusammenschlüsse und Vereine als selbstverständlich anzunehmen, daß auch er seine zahlreichen Standesvereinigungen besitzt. Diese sind denn auch in großer Zahl im Elbgebiet vorhanden. So gibt es fast in jedem größeren Elbhafen eine solche, in der sich entweder die an diesem Orte oder in dessen Nähe beheimateten oder auch die ihn auf ihren Frachtfahrten regelmäßig anlaufenden Kleinschiffer zusammenfinden. Der älteste von ihnen ist der »Konzessionierte Sächsische Schiffer-Verein« in Dresden, der 1846 gegründet wurde und 1909 232 Mitglieder besaß. Von Bedeutung sind außerdem noch der »Elbeverein« in Aussig (gegründet 1875; 139 Mitglieder im Jahre 1909), der »Magdeburger und Akener Schifferverein«, der »Verein zur Förderung der Elbschifffahrt in Magdeburg«, der »Hamburger Verein für Flußschiffahrt« und der »Hamburger Verein Oberländischer Schiffer«. Insgesamt gibt es etwa 20—25 solcher Vereine, deren Zweck die Förderung der Elbschiffahrt auf der Elbe und die Vertretung ihrer Mitglieder ist. Ihre weitaus größte Mitgliederzahl setzt sich aus Privatschiffseignern zusammen, was aber nicht ausschließt, daß in fast jedem dieser Vereine auch ein oder zwei größere Schiffahrtsge-

sellschaften als Mitglieder vertreten sind. Ihrem Wesen nach sind sie Vereinigungen zur Vertretung von Berufs- und Standesinteressen. Sie suchen das Schiffergewerbe im allgemeinen zu fördern, ohne aber ihren Mitgliedern wirtschaftliche Vorteile unmittelbar zu verschaffen, oder unmittelbar in das Gewerbe mit bessernder Hand einzugreifen. Sie stellen also keine wirtschaftliche Vereinigungen dar, wie sie hier allein behandelt werden sollen, so daß auf sie nicht näher einzugehen ist. Es sei nur bemerkt, daß diese Vereine besonders durch den »Zentralausschuß der Privatschiffer-Vereine«, der 15 Vereine mit 675 Mitgliedern in sich zusammenfaßt, wiederholt die Anregung gegeben haben zur Gründung von wirtschaftlichen Vereinigungen im Kleinschiffergewerbe.

Die wirtschaftlichen Schiffervereinigungen stellen ausschließlich Befrachtungsvereine oder Betriebsgenossenschaften dar, deren Zweck es ist, die immer unrentabler werdenden Frachtvergütungen aufzubessern. Dabei ist auffällig, daß bei der schlechten wirtschaftlichen Lage des Schiffergewerbes, die dauernd noch im Wachsen begriffen ist, derartige Zusammenschlüsse, wie wir sie auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens heutzutage so häufig in Gestalt von Wirtschaftsgenossenschaften finden, in den Kreisen der Elbschiffahrt nur in geringer Zahl anzutreffen sind. Es mag dies mit der Natur des Schiffergewerbes überhaupt zusammenhängen. Die große örtliche Zersplitterung und die unruhige Lebensweise der Schiffer, der heiße Konkurrenzkampf und wohl auch nicht zum geringen Teile die niedere soziale und kulturelle Stufe, auf der sie leben und aus der es ihnen wegen ihrer dürftigen Lebensverhältnisse nur sehr schwer fällt, sich emporzuarbeiten, bilden nicht geringe Hindernisse für einen engeren Zusammenschluß, eine Erscheinung, die wir auch auf anderen deutschen Flüssen beobachten können.

Innerhalb der Befrachtungsvereine kann man wieder zwei verschiedene Arten unterscheiden. Entweder sind sie nämlich selbständige, ausschließlich aus Schiffern bestehende Verbände, die ihre Mitglieder durch Errichtung eines eigenen Frachtkontors von berufsmäßigen Frachtvermittlern freimachen und verhüten wollen, daß der einzelne Privatschiffseigner hilflos unter der Menge seiner Berufsgenossen und Mitbietenden selbst frachtsuchend auftreten muß; oder sie sind solche Verbände, die sich im Anschluß oder unter dem Schutze von großen Frachtver-

mittlern oder Großschiffahrtsunternehmungen gebildet haben, um durch letztere lohnende Frachten oder Beschäftigung zu festen Sätzen zu finden, so daß sie des selbständigen Bietens auf dem Frachtmarkt überhoben sind.

Diese Zusammenschlüsse innerhalb der Kleinschiffahrt, die eine Umwandlung der sozialen Stellung der Schiffer einleiteten, sind eine natürliche Folge der Entwicklung des Frachtschiffahrtsgeschäftes. Schon in den 70er Jahren kam unter den Kleinschiffern der Gedanke auf, sich in den wichtigsten Häfen, vor allem in Hamburg eigene Befrachtungskontore zu errichten.

In letzterem Hafen bestand zwar an sich schon der Beruf der Frachtvermittler, der sogenannten Schiffsprokureure oder Schiffshaupter. Diese aber waren bei dem Aufschwung, den die Elbschiffahrt genommen hatte, an Zahl sehr bedeutend gewachsen, so daß unter ihnen ein sehr starker Wettbewerb um Frachtaufträge entstand, in dessen Folge bei ihren steten Unterbietungsversuchen die Frachtsätze bedeutend gedrückt wurden, ohne daß sie selbst davon Schaden gehabt hätten. Denn ihr Verdienst bestand ja nicht in den Frachtpreisen an sich, sondern nur in der Differenz zwischen der ihnen bewilligten und der von ihnen an den Schiffer gezahlten Fracht, soweit sie nicht feste Vermittlungsgebühren erhoben. Sanken nun infolge der gegenseitigen Konkurrenz der Frachtvermittler die von den Verfrachtern bewilligten Preise, so drückten jene wiederum in entsprechendem Maße die von ihnen an die Schiffer zu zahlenden Vergütungen herab, so daß, während ihr Verdienst annähernd gleich blieb, den Schaden die Schiffseigner allein zu tragen hatten. Diesem Uebelstand zu steuern und die Frachtvermittler zu umgehen, sollten die eigenen Frachtkontore der Privatschiffer dienen.

Der älteste derartige wirtschaftliche Kleinschifferverband stammt aus dem Jahre 1871. Damals trat in Dresden ein »Befrachtungsverein der Elbeschiffer« zusammen, der einmal eine reichliche Beschaffung von Frachtaufträgen zu günstigen Frachtsätzen erstrebte, und anderseits eine gleichmäßige Beschäftigung seiner Mitglieder durch Verteilung der Aufträge an sie in der Reihenfolge ihrer Ankunft oder Anmeldung im Befrachtungshafen zu bewirken suchte (System der Reihenschiffahrt). Doch dieser erste Versuch mißlang; nach kurzem Bestehen ging der Verein wieder ein.

Erst im Jahre 1876 wurde dieser an sich gesunde und Erfolg

versprechende Gedanke von den Kleinschiffern wieder aufgenommen: 18 Schiffseigner mit 22 Kähnen und einem Transportdampfer vereinigten sich, um für den Verkehr zwischen Hamburg und Dresden einen Ladeverband zu begründen. Ihre Stellung war anfangs eine sehr schwierige und wenig erfolgreiche, da sie sehr stark gegen die Konkurrenz der Prager Dampfschifffahrtsgesellschaft und der Elb-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anzukämpfen hatten, die beide zu jener Zeit noch ausschließlich den überdies noch ziemlich schwachen Verkehr von Hamburg nach Sachsen und Böhmen beherrschten. Doch fand er eine starke Stütze in der Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft, die damals gerade bemüht war, ihren Verkehr über Magdeburg hinaus bis Hamburg auszudehnen. Diese trat denn auch, als sie im folgenden Jahre 1877 die Frachtschiffahrts-Gesellschaft in sich aufgenommen hatte, dem Verbande mit ihrem gesamten eigenen Frachtschiffpark als Mitglied bei und stellte ihr eigenes Frachtkontor unter Leitung des Prokureurs Julius Schott dem Verbande zur Verfügung. Die Vereinigung legte sich nunmehr den Namen »Verband Oberelbischer Schiffer« bei und nahm eine Neuorganisation im engsten Anschluß an die Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft vor. Die Mitglieder verpflichteten sich, bei jeder Bergreise ab Hamburg Ladung nur von dem Frachtkontor der Gesellschaft zu nehmen und als Schleppkraft sich nur der Dampfer der verbündeten Gesellschaft zu bedienen: dafür gewährte letztere den Mitgliedern einen Meistbegünstigungstarif bei Berechnung der Schlepplöhne, der eine Ermäßigung von 20—25 % des Normaltarifes darstellte, besorgte unentgeltlich die Einkassierung der Frachten für die Schiffer, berechnete ihnen nur eine ganz geringe Gebühr für die Zuweisung der Ladung durch ihr Frachtkontor und sicherte ihnen schließlich eine reihenweise, gleichmäßige, schnelle Beladung in Hamburg zu. Auch war den Mitgliedern die Möglichkeit gegeben, besonders günstige Versicherungsverträge für Havarieunfälle sowie für unverschuldeten Frachtverlust abzuschließen. Die Leitung des Verbandes lag in den Händen der Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft im Einvernehmen mit einer aus fünf Privatschiffern bestehenden Vertrauenskommission; alljährlich mußte mindestens eine Versammlung der Mitglieder stattfinden, in der die Vertrauensmänner gewählt, Beschwerden vorgelegt und erledigt sowie etwaige Differenzen zwischen Verbandsschiffern und der Gesellschaft verhandelt und beigelegt wurden.

So wurden durch diesen Verband, der eine eigentümliche Vereinigung von Großschiffahrt und Kleinschiffahrt darstellt, zwei ganz verschiedene Interessen wahrgenommen. Die Schleppschiffahrts-Gesellschaft sicherte sich eine feste Schleppkundschaft für ihre Dampfer, und die Schiffseigner erhielten unter den günstigsten Bedingungen ohne eigenes Bemühen Frachten zugewiesen, aus denen die Frachtpreise ihnen voll zuflossen und sofort bar ausgezahlt wurden.

Dieser Verband, der Ende der 70er Jahre den Konkurrenten gegenüber eine starke Macht bildete, wurde das Vorbild zahlreicher anderer ähnlicher Verbände. Während der 80er Jahre war an jede der drei großen Schleppschiffahrtsunternehmungen ein solcher »Verband Oberelbischer Schiffer« angeschlossen und arbeitete zur größten Zufriedenheit der Beteiligten. Das ausschlaggebende, Forderungen stellende Element in diesen Vereinigungen waren fast immer die Kleinschiffer, weshalb man die Verbände auch mit Recht als wirtschaftliche Kleinschifferorganisationen ansprechen darf. Die Gesellschaften waren fast immer bemüht, ihren Verbandsschiffern, wie die Mitglieder dieser Verbände genannt wurden, jede, nur einigermaßen billige Konzession zu machen, um sie nicht an den Verband der Konkurrenzgesellschaft zu verlieren. Die Entwicklung des »Verbandes Oberelbischer Schiffer«, der der »Kette« angeschlossen war, zeigt Tab. 55.

Tab. 55.

Entwicklung des »Verbandes Oberelbischer Schiffer« (unter Leitung der »Kette«)

1. Jahr	2. Zahl der Mitglieder	3. Zahl der Schleppkähne (mit Einschluß der Kähne der »Kette«)
1877	16	23
1879	.	80
1881	.	460
1883	383	619
1885	334	457
1886	287	401
1887	274	515
1888	283	517
1892	243	461

Gegen Mitte der 80er Jahre trat insofern eine Aenderung in der Stellung der Verbandschiffer ein, als die Gesellschaften

den Schiffern nicht mehr den wirklichen Betrag der für die beförderten Frachtgüter vereinnahmten Frachtpreise auszahlten, sondern den Schiffern je auf die Dauer eines Jahres für je 100 kg der von der Gesellschaft zur Beförderung erhaltenen Gütermenge eine bestimmte feste Summe, meist zwischen 10 und 15 Pfg. garantierten und außerdem ihnen das Schleppen ihrer mit Gesellschaftsfracht beladenen Fahrzeuge unentgeltlich gewährten (System der Anteilsfrachten). Es wurde den Kleinschiffern somit jedes Risiko abgenommen, welches das Frachtgeschäft durch die Schwankungen der Frachtpreise, zumal wenn es auf längere Zeit im voraus abgeschlossen wurde (sog. Schlußfrachten), mit sich brachte, dafür aber ihre wirtschaftliche Selbständigkeit verringert. Es kam somit zwischen Gesellschaft und Kleinschiffer eine Art Mietvertrag betreffs des Schleppkahnraumes zustande, dessen Wirksamkeit jedoch von der in dem freien Ermessen des Kleinschiffers stehenden Anwesenheit desselben in Hamburg abhing. Stets galten diese Schifferverbände nur für die Bergschiffahrt. Welchen Umfang sie aber auf der Elbe angenommen hatte und wie groß ihre Bedeutung für die gesamte wirtschaftliche und soziale Stellung der Kleinschiffahrttreibenden gewesen ist, kann man aus der Mitglieder- und Schiffszahl der einzelnen Verbände ersehen, wie sie für das Jahr 1892 in Tab. 56 wiedergegeben ist.

Tab. 56.

Mitgliederstand der Schifferverbände der 3 großen Gesellschaften im Jahre 1892.

1. Leitende Gesellschaft	2. Zahl der Mitglieder	3. Zahl der Fahrzeuge
»Kette«	243	461
»Nord-West«	318	341
Verein. Elbsch. Ges.	310	330
Summe	871	1 132

Neben diesen Fracht- und Schleppverbänden schlossen die Gesellschaften — ebenfalls nach Vorbild der »Kette« — auch diejenigen Schiffseigner zu Verbänden oder Vereinen zusammen, die sich unter Verzicht auf Frachtzuweisung durch die Gesellschaft gleichwohl zur ausschließlichen Benutzung ihrer Schleppkraft für die Bergfahrt verpflichtet hatten; doch kann man diese

Vereinigungen kaum als wirtschaftliche Kleinschiffer-Vereine anzusehen, sie sind vielmehr Organisationsteile der Großbetriebe.

War somit schon frühzeitig und sachentsprechend die Organisierung der kleinbetrieblichen Bergschiffahrt in Verbindung mit den Großbetrieben gelungen, so fehlte es lange Zeit vollständig an einer solchen Einrichtung in der Talschiffahrt. Freilich war hier bei der reichlichen und lohnenden Beschäftigungsmöglichkeit, besonders im Aussiger Kohlenfrachtgeschäft, eine Zentralisierung anfangs noch kein dringendes Bedürfnis. Ein solches stellte sich jedoch sofort ein, als infolge Abnahme des Güterangebotes und Zunahme des Kahnraumangebotes Anfang der 90er Jahre auch dieser Geschäftszweig der Elbschiffahrt zu verfallen drohte.

Die erste Anregung zu einer Organisierung der Talschiffahrt ging von dem Magdeburger Schiffer-Verein Mitte des Jahres 1894 aus, als sowohl das Berg- wie das Talgeschäft während der letzten 1 1/2 Jahre eine sehr tief gesunkene und unrentable Konjunktur auszuhalten hatte. In einem Zirkular, das dieser Verein unter den Schiffern verteilen ließ, sagte er: »Der Schiffer, der nicht mehr selbständig direkt mit dem Kaufmann verkehrt, sondern in der Erlangung von Ladung von den selbständig frachtabschließenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften, Spediteuren und sonstigen Frachtvermittlern abhängig geworden ist, findet hierbei nur so lange sein Auskommen, als die freie Konkurrenz der Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Schiffer nicht eine zu große ist. Die Schifffahrts-Gesellschaften sind aber gezwungen, um Beschäftigung für ihre Dampfer zu erlangen, im Berggeschäft zu fabelhaft billigen Frachten auf lange Zeit hinaus Abschlüsse zu machen, wodurch eine gesunde Konjunktur nur in den seltensten Fällen aufzukommen vermag. Um hierin eine Besserung zu schaffen, schlägt der Verein vor: 1. die Bildung eines allgemeinen Vereins der an der Elbe und Saale ansässigen Schiffseigner und Schiffahrtsgesellschaften. 2. Errichtung von Schiffahrtsbezirken und Ladebureaux unter Oberleitung von Privatschiffseignern längs der ganzen Elbe und Saale zum Zwecke der Erlangung von Frachtgütern und Erhaltung der Frachtsätze auf einem gesunden Niveau. 3. Errichtung einer gemeinsamen Kasse, welche in erster Linie den Zweck haben soll, einer zeitweiligen Ueberproduktion an Kahnraum durch Zahlung von Entschädigungen an diejenigen Kollegen zu bewirken, die vom Verein veranlaßt werden, ihre

Fahrzeuge still zu legen, und Darlehen an würdige Schiffseigner abzugeben, damit diese nicht, wie es heute häufig vorkommt, in die Notlage geraten, von einem Frachtabsender, um von ihm einen Vorschuß zu erhalten, die erste beste ihm zu erbärmlichem Preise angebotene Ladung anzunehmen.«

Zur Beratung dieses Vorschlages berief der Magdeburger Schiffer-Verein Anfang Juli 1894 eine Versammlung von 145 Schiffseignern und Gesellschaftsdirektoren ein, in der die Zustimmung aller Elbschiffahrttreibenden zu dem Projekt festgestellt werden konnte und eine Kommission zur Vorbereitung und Gründung der Vereinigung gewählt wurde. Die Gründung erfolgte denn auch in einer konstituierenden Versammlung am 25. Januar 1895 in Magdeburg. Der Verein legte sich den Namen »Vereinigung zur Hebung der wirtschaftlichen Lage der Elbschiffahrt« zu und wählte zu seinem ersten Vorsitzenden den Schiffseigner Gustav Tonne, zum zweiten Vorsitzenden den Direktor der »Elbe« und Schiffseigner Wilhelm Böhme. Man entschloß sich, die Tätigkeit der Vereinigung mit der Regelung des Aussiger Kohlenfrachtgeschäftes zu beginnen, weil hier ein Eingreifen augenblicklich am notwendigsten war, und für ein Kohlenfrachtkartell schon über 1000 Beitrittserklärungen seit Mitte Januar vorlagen.

Die Wirksamkeit am Aussiger Markte wurde in der Weise eingeleitet, daß dort zwei Schiffseigner als Prokureure angestellt wurden, durch die ausschließlich die Mitglieder der Vereinigung ihre Frachten vermitteln lassen durften. Als Vermittlungsgebühr wurden ½ % der Fracht zu gunsten der Vereinskasse erhoben; für die Frachtsätze galten folgende Bestimmungen: Die Kohlenfrachten von Aussig nach sächsischen Stationen bleiben dem freien Ermessen der Frachtvermittlungsbeauftragten überlassen; für Kohlenfrachten von Aussig nach Magdeburg sind 30 Pfg. für ein Doppelhektoliter (= 0,56 Pfg. pro tkm) und nach Hamburg 40 Pfg. (28 Pfg. für 100 kg = 0,41 Pfg. pro tkm) bei vollschiffigem Wasser als Mindestfracht zu zahlen; bei Abnahme des Wasserstandes erhöhen sich diese Sätze staffelförmig. Die Vereinigung trat mit Eröffnung der Schiffahrt 1895 in Wirksamkeit.

Dieser Minimalfrachtsatz von 30 Pfg. für 1 Doppelhektoliter (= 0,56 Pfg. pro tkm) Aussig—Magdeburg war nicht zu hoch bemessen; er war in den letzten 12 Jahren von 1881—1893 nur an 22 Tagen als Minimalgrenze erreicht, im letzten Betriebsjahre 1894 jedoch, während der Sommermonate infolge sehr

starker Konkurrenz des Kahnraumes zur Regel geworden. Da in diesen 30 Pfg. aber noch 6 Pfg. Ausladekosten enthalten waren, die der Empfänger zu tragen hatte, so beliefen sich die Transportkosten für die Aussiger Kohlenproduzenten in Wirklichkeit nur auf 24 Pfg. für 1 Doppelhektoliter oder 16 M. für 10 t Aussig-Magdeburg zu Wasser, während sie auf dem Landwege mit der Eisenbahn Brüx-Magdeburg 89 M. für 10 t betrugen.

Trotzdem bei diesem Satze dem Schiffer nur ein geringer Verdienst übrig blieb, erhob sich, als mit Schiffahrtseröffnung 1895 die Schiffer geschlossen auf ihren Forderungen bestanden, eine große Erregung und heftiger Widerstand unter den Aussiger Kohlenverfrachtern, die gerade im Begriff waren, mit Hilfe der Regierung zu ihren Gunsten eine amtliche Frachtbörse in Aussig zu errichten. Der Magdeburger Kohlenhändlerverein, der in engster Fühlung mit den Aussiger Kohleninteressenten stand, drohte mit Anschaffung eigener Frachtkähne, worauf der Akener Schifferverein in Verbindung mit der »Vereinigung« die Gründung einer Kohlenverkaufsgenossenschaft längs der Elbe ankündigte; doch blieben beide Maßnahmen unausgeführt.

Bei der Eröffnung der Aussiger Kohlenverfrachtung weigerten sich fast 1300 Schiffer geschlossen, Frachten unter dem Minimalsatz anzunehmen; sie drangen auch schließlich den Kohleninteressenten gegenüber durch, da diese notgedrungen sich fügen mußten. Sie richteten jedoch eine Eingabe an die K. K. Bezirkshauptmannschaft, infolge deren die Behörde das Frachtvermittlungsbureau der Kohlenfrachtkartelle als gesetzwidrig verbot und auflöste mit der Begründung, daß es als Winkelbörse anzusehen sei, ein »Eingreifen in die Exekutive« darstelle, und weil es eine freie Frachtvereinbarung zwischen Ablader und Schiffer verhindere, eine Frachtvereinbarung zuwider der Elbschifffahrtsakte bilde. Gegen diese behördliche Verfügung legten die Schiffer Rekurs bei der Statthalterschaft in Prag ein, derselbe wurde aber abschläglich beschieden, »weil die erwähnte Vereinigung ihren gesetzlichen Bestand in keiner Weise nachgewiesen hat, somit zur Entwicklung einer Tätigkeit hierlands nicht berechtigt bzw. legitimiert erscheint.«

Trotz dieses behördlichen Eingreifens hielten aber die Schiffer freiwillig unter der Führung der beiden bestellten Frachtvermittler des Kartells Gruß und Bergmann zusammen, und setzten

auch weiterhin ihre Forderungen durch. Diese beiden Frachtvermittler aber überspannten gegen den Willen des Vorstandes der »Vereinigung« aus eigenem Antrieb in Ueberschätzung ihrer eigenen Macht den Bogen, indem sie nunmehr (Mitte Mai) als Minimalsatz 40 Pfg. pro 1 hl Aussig-Magdeburg forderten, während die Kohlenproduzenten gutwillig 35 Pfg. bewilligen wollten. Am 14. Mai setzten die Schiffer auch diese erhöhte Forderung durch, trotzdem ihnen aus Schiffer- und wohlwollenden Interessentenkreisen geraten wurde, von ihrer Forderung um 3—4 Pfg. zurückzugehen, um den Kohlentransport auf der Elbe nicht zugunsten der Eisenbahn zu schädigen. Der Vorsitzende des Kohlenfrachtkartelles berief deshalb für den 12. Juni eine Mitgliederversammlung ein zur Besprechung der Aussiger Frachtverhältnisse, die zwar von der »Vereinigung« organisiert, nunmehr aber durch das selbsttätige Vorgehen ihrer beiden beauftragten Frachtvermittler ihrem Einflusse entzogen worden waren. Es wurde beschlossen, eine Untersuchungskommission einzusetzen und zugleich mit den Aussiger Kohleninteressenten in Einigungsverhandlungen zu treten. Denn die bestehenden Verhältnisse mußten die Elbschiffahrt schädigen. Bereits 450 000 t Kohlen, die für die Elbe bestimmt gewesen waren, hatte die Eisenbahn zum Transport überwiesen erhalten.

In einer am 6. Juli abgehaltenen Versammlung von Schiffahrts- und Kohleninteressenten kam dann auch eine Einigung zustande: die Kohlenhändler erklärten sich bereit, die von der »Vereinigung« aufgestellten Minimalsätze bei vollschiffigem Wasser anzuerkennen, so daß als Grundlage für die Frachtberechnung 30 Pfg. für einen dhl Aussig-Magdeburg bei 56 Zoll Wasserstand am Aussiger Pegel gelten sollten. Für Staffelung bei niedrigerem Wasserstande wurde vereinbart, daß die Fracht bei 56—46 Zoll Wasserstand um $^1/_2$ Pfg., bei 46—36 Zoll um $^3/_4$ Pfg. und bei weniger als 36 Zoll um 1 Pfg. pro hl und Zoll Wasserstand steigen sollte. Alles Uebrige aber sollte in freier Konkurrenz nach Angebot und Nachfrage auf dem Markt sich regeln und zwar direkt zwischen Kohlenhändlern und Schiffern, mit Ausschluß von Vertretern der letzteren.

Somit hatten die Schiffer ihre berechtigten Forderungen nach hartem Kampfe durchgesetzt und das Kartell seinen Zweck erreicht. Doch fiel es der Leitung der »Vereinigung« nicht ganz leicht, ihre Mitglieder zur Anerkennung dieser Vereinbarungen zu

veranlassen. Denn diese hielten fester zu den ehemaligen Frachtvermittlern der »Vereinigung« als zu ihrem Vorstand, und suchten noch eine Zeitlang, zum Schaden der Schiffahrt, ihre höheren, überspannten Forderungen durchzusetzen. Im September erfolgte dann die behördliche Genehmigung der von den Aussiger Kohleninteressenten geschaffenen Kohlenfrachtenbörse, gegen die wegen angeblich zu geringer Vertretung der Kleinschifferinteressen sich die schärfste Opposition der Aussiger Schiffer unter Leitung ihrer beiden Frachtvermittler Gruß und Bergmann erhob, während die Magdeburger Leitung der »Vereinigung« sich zustimmend verhielt. Die Schiffer beschlossen in einer Versammlung, die in Aussig stattfand, selbständig, die am 1. Oktober 1895 eröffnete Börse nicht zu besuchen und nunmehr als Mindestfrachtsatz Aussig-Magdeburg 50 Pfg. für 1 dhl zu fordern. Da sich demgegenüber die sämtlichen Aussiger Kohleninteressenten durch Unterschrift verpflichtet hatten, bei einer Vertragsstrafe von 100 fl. innerhalb zwei Monaten keinen Schiffer anders als an der Börse zu chartern, so ruhte in den ersten Wochen des Oktobers die Kohlenverfrachtung in Aussig fast gänzlich, bis endlich die Schiffer nachgeben und ihre Boykottierung der Börse aufgeben mußten.

Mit der Errichtung und Inbetriebnahme der Aussiger Frachtenbörse wurde die Wirksamkeit des Kohlenfrachtkartells sehr erschwert und beinahe unmöglich gemacht. So bröckelte es während des Jahres 1896 stark ab und verlief schließlich im Sande. Dadurch aber ihrer Haupttätigkeit beraubt, löste sich im Jahre 1897 auch die Magdeburger »Vereinigung zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen der Elbschiffahrt« auf. Sie war für kurze Zeit die stärkste, machtvollste und erfolgreichste Kleinschiffer-Vereinigung gewesen, die bisher auf der Elbe bestanden hatte, war aber durch die Disziplinlosigkeit und die blinde Selbstüberschätzung ihrer Mitglieder ihrer Stoßkraft beraubt worden.

Obwohl die Verhältnisse für die Kleinschiffahrt in den nächsten Jahren insbesondere auch im Kohlenverfrachtungsgeschäft immer ungünstiger wurden, konnte man sich vorerst doch nicht nochmals zu einer starken Vereinigung aufraffen. Zwar fand im Juli 1900 in Aussig die Konstituierung des »Befrachtungs-Vereins der Elbeschiffer« statt, dem sich Schiffseigner aus Aken, Alsleben, Dömitz, Roßlau und Königstein mit insgesamt 140 Kähnen

anschlossen, doch hat er niemals eine einflußreichere Wirksamkeit ausgeübt. Seine Mitglieder verpflichteten sich in der Hauptsache dazu, sich gegenseitig an der Aussiger Frachtenbörse nicht zu unterbieten und dadurch die Konkurrenz abzuschwächen. Er hat bis zum 9. Mai 1906 bestanden, wo er aufgelöst wurde, da seine Ziele viel einfacher und zweckentsprechender von der Privatschiffer-Transport-Genossenschaft erfüllt wurden.

Ferner fand für das Berggeschäft am 8. März 1909 in Hamburg die Gründung der »Binnenschiffahrts-Genossenschaft« statt, die sich zum Ziel setzte, Transportverträge für die Genossen zu vermitteln und abzuschließen, sowie anderweitige Verträge einzugehen, durch welche die Schiffseigner Verwertung für ihren Kahnraum finden. Die Haftsumme jedes Genossen beträgt 10 M. Ueber die Wirksamkeit der Genossenschaft, die eine Gründung von Außenseitern der Privatschiffer-Transport-Genossenschaft war, ist nichts Näheres bekannt geworden, woraus wohl zu schließen ist, daß sie bisher keine hervorragende Bedeutung für das Kleinschiffergewerbe erlangt hat. Das gleiche gilt von der »Genossenschaft Mecklenburgischer Kleinschiffer« in Dömitz.

Eine auch die gleichen Ziele verfolgende Genossenschaft unter dem Namen »Hamburger Ladeverband«, die 1909 gegründet worden war, löste sich 1911 wieder auf, nachdem sie es auf 40 Mitglieder gebracht und das Jahr 1910 mit einem Kassenfehlbetrag abgeschlossen hatte.

2. Die Privatschiffer-Transportgenossenschaft.

Tab. 57.
Betriebsergebnisse der Privatschiffer-Transport-Genossenschaft.

1. Jahr	2. Zahl der Genossenschafter	3. Eingezahlte Geschäftsanteile in 1 000 M.	4. Gewinnverteilung für 1 Jahrestonne M.	5. Gesamteinnahmen in 1 000 M.	6. Gesamttragfähigkeit der Gen.-Kähne in 1 000 t.
1904	818	232	5,56	4 157	438
1905	890	246	4,10	6 386	491
1906	891	241	4,15	6 273	443
1907	693	183	4,50	966	413
1908	666	190	4,55	—	.
1909	643	186	—	—	.
1910	608	181	—	—	.
1911	605	179	—	—	.
1912	575	176	—	—	.
1913	560	.	—	—	.

Das Bedürfnis zu einer strafferen und mächtigeren Vereinigung der gesamten Privat-Kleinschiffahrt hatte längst vorgelegen und war allgemein anerkannt, bevor es gelang, eine solche zu schaffen. Nicht nur die Kleinschiffer selbst waren sich über die Notwendigkeit eines starken Zusammenschlusses ihrer Kräfte zum Schutze gegen den allgemeinen Verfall ihres Standes einig, sondern es lag auch im Interesse der Großschiffahrt, eine Organisationsstelle zu besitzen, durch die sie mit der Kleinschiffahrt Verträge und Vereinbarungen zur Herabminderung einer alle schädigenden, niemand aber nützenden Konkurrenz treffen konnte. So ist es vor allem die »Kette« gewesen, die früher wiederholt im Einverständnis mit den übrigen Gesellschaften sich bemüht hatte, eine Einigung und Organisierung der Kleinschiffahrt herbeizuführen, jedoch lange Zeit ohne Erfolg. Schon während des ganzen Jahres 1903 hatte der 1900 gegründete »Zentralausschuß der Schiffervereine« Verhandlungen einerseits zur Vereinigung aller Elbschiffseigner, andererseits zum Anschluß solcher Vereinigungen an das im Jahre 1903 geplante Kartell aller Elbschiffahrts-Gesellschaften gepflogen. Im April 1903 erschien in allen Schifferzeitungen ein Aufruf zur Gründung einer Finanzgemeinschaft aller Privatschiffseigner der Elbe, die $^2/_3$ des Frachtschiffsparkes der Elbe besäßen.

Da gab die plötzliche Fusionierung der 3 großen Elbschifffahrts-Unternehmungen im Jahre 1903[1]) das Signal zur Gründung eines einheitlichen, mächtigen Unternehmens der Privatschiffseigner, das bestimmt war, ihre Interessen mit Nachdruck wahrzunehmen und die ihnen vermöge ihrer zahlenmäßigen Uebermacht zukommende Stellung in der Elbschiffahrt durch ein geschlossenes Auftreten auch äußerlich zum Ausdruck und zur Anerkennung zu bringen. Für den 25. Januar 1904 rief der »Zentralausschuß der Schiffervereine« in Magdeburg eine allgemeine Versammlung der Privatschiffseigner ein, in der man nach langer, heftiger Debatte die Gründung einer Wirtschaftsgenossenschaft beschloß, die nicht mit den bestehenden Schleppschiffahrtsunternehmungen oder Spediteuren in Konkurrenz treten, sondern lediglich »mit leerem Kahnraum handeln« sollte. Es erklärten sofort über 500 Schiffseigner schriftlich ihren Beitritt zu der Genossenschaft, deren Satzung von dem »Zentralausschuß der Schiffervereine« ausgearbeitet werden sollte. Letzterer begründete daraufhin am 3. Februar 1904 in

1) Vgl. S. 185 ff.

Schönebeck die beschlossene Wirtschaftsgenossenschaft unter dem Namen der »Privatschiffer-Transport-Genossenschaft«, der sogleich bei ihrer Gründung 800 Fahrzeuge von Kleinschiffern zur Verfügung standen, die ausnahmslos längs der ganzen Elbe bis nach Böhmen hinein, jedoch nicht an den märkischen Wasserstraßen beheimatet waren. Die Organisation der Genossenschaft ist aus den folgenden Bestimmungen der Satzung zu ersehen:

»§ 2. Gegenstand des Unternehmens ist:

a) Der Abschluß und die Durchführung von Schiffstransportgeschäften auf Binnengewässern mittelst gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebes, sowie die Beteiligung an Schiffahrtsunternehmungen;

b) Besprechung und Vertretung gemeinsamer Interessen.

§ 4. Mitglied der Genossenschaft kann jeder volljährige geschäftsfähige Schiffseigner werden; der:

a) die bürgerlichen Ehrenrechte besitzt und sich durch Verträge selbständig verpflichten kann,

b) bedingungslos bei dem Genossenschaftsvorstande die Mitgliedschaft durch Unterzeichnung einer Beitrittserklärung beantragt.

Die Aufnahme geschieht durch den Vorstand. Dem vom Vorstand Abgewiesenen steht die Berufung an die Generalversammlung offen.

Nach Ablauf der ersten zwei Geschäftsjahre steht dem Vorstande frei, nur solchen Schiffseignern die Mitgliedschaft zu gewähren, welche mindestens 33 % des Wertes ihrer Kähne als eignes Vermögen nachweisen.

§ 6. Die Mitgliedschaft kann nur schriftlich mit zweijähriger Kündigungsfrist zum Schluß eines Geschäftsjahres gekündigt werden.

§ 9. Die Mitglieder dürfen ihre Fahrzeuge weder an Schiffahrtsgesellschaften, noch an andere Unternehmer vermieten oder verchartern, noch sich mittelbar oder unmittelbar an einem der Genossenschaft gleichen Unternehmen ohne Genehmigung der Generalversammlung beteiligen.

Während der Mitgliedschaft dürfen die Genossenschafter ihre Fahrzeuge an Schiffahrtsgesellschaften ohne ausdrückliche Genehmigung des Vorstandes überhaupt nicht, an Privatschiffer oder andere Personen aber nur unter der Bedingung verkaufen, daß die Käufer in die Genossenschaft eintreten.

§ 11. Der Geschäftsanteil beträgt 20 Mark. Jeder Genosse ist aber verpflichtet, soweit er einen Kahnraum von mehr als 800 Ztr. als Eigentümer besitzt oder in seinem auf Schiffahrt gerichteten Betriebe benutzt, für je weitere 800 Ztr. = 40 Tonnen Tragfähigkeit einen weiteren Geschäftsanteil zu erwerben. Beim Erwerb des ersten Anteils ist die Anzahl der vom Genossen insgesamt zu erwerbenden Anteile festzulegen und das Mitglied die hierzu erforderlichen Angaben zu machen verpflichtet. Die höchst zulässige Zahl der Geschäftsanteile für den einzelnen Genossen beträgt 120.

Der erste Geschäftsanteil ist beim Eintritt in die Genossenschaft bar einzuzahlen. Von den weiteren durch die Genossen nach Verhältnis der Tragfähigkeit ihres Kahnraumes zu erwerbenden Geschäftsanteilen sind zu erwerben und bei jeder einzelnen Anmeldung bar zu entrichten:

a) 4 Geschäftsanteile innerhalb des ersten Geschäftsjahres,
b) weitere 10 Geschäftsanteile im Laufe des zweiten Geschäftsjahres, falls aber nach der Größe des Kahnraumes weniger als insgesamt 15 Geschäftsanteile zu erwerben sind: der geringere Rest der Geschäftsanteile,
c) der etwaige Rest der Geschäftsanteile im Laufe des dritten Geschäftsjahres.

§ 12. Die Haftsumme für jeden Geschäftsanteil beträgt 20 Mark und erhöht sich auf das der Zahl der Geschäftsanteile entsprechende Vielfache der Haftsumme bei der Beteiligung mit mehreren Geschäftsanteilen.

§ 41. Der Jahresüberschuß fließt nach den Bestimmungen des § 36 zu $^1/_2$ % in den Reservefond, der verbleibende Betrag des Reingewinnes wird, soweit nicht von der Generalversammlung die anderweitige Verwendung beschlossen wird, den Mitgliedern nach Verhältnis ihrer Beteiligung am gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebe zugeteilt.

Als Maßstab für die Gewinnverteilung dienen:

a) die von der Genossenschaft ermittelte wirkliche Tragfähigkeit der Fahrzeuge bei einem Tiefgang bis zu 1,80 m;
b) derjenige Zeitraum, nach Tagen festgestellt, in welchem die Genossenschaft die ihr überwiesenen Fahrzeuge im Betriebsjahre wirtschaftlich zu benutzen in der Lage war, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Benutzung stattgefunden hat.

Bei Feststellung des Zeitraumes der Beteiligung eines Genossenschafters am gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebe sind diejenigen Tage, an welchen das oder die Fahrzeuge wegen Vornahme von Reparaturen vorübergehend aus dem Geschäftsbetriebe ausscheiden mußten, von der ermittelten Tageszahl in Abzug zu bringen. Wegen derjenigen Reparaturen, welche die Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges nicht hindern, oder welche auf eine Beschädigung im Betriebe zurückzuführen sind, findet ein Ausscheiden aus dem Geschäftsbetriebe nicht statt.

Derjenige Laderaum eines Fahrzeuges, welcher bei einem Tiefgange von 1,80 m noch vorhanden ist, soll bei der Gewinnberechnung nur mit 20 % in Ansatz kommen, und zwar nur für die jetzt der Genossenschaft angehörenden Mitglieder.

Derjenige Genossenschafter, welcher im Laufe des Geschäftsjahres sein Fahrzeug oder seine Fahrzeuge entgegen der Bestimmung im § 9 ohne Genehmigung des Vorstandes an Schiffahrtsgesellschaften oder an solche Personen verkauft hat, welche nicht in die Genossenschaft eintreten, verliert seinen Anspruch auf Gewinnanteil in der Höhe, als das oder die verkauften Fahrzeuge am gemeinschaftlichen Geschäftsbetriebe des laufenden Jahres beteiligt waren.

Ebenso hat derjenige Genossenschafter für das laufende Jahr keinen Anspruch auf Gewinnanteil, welcher ohne Erlaubnis des Vorstandes eine Reise auf eigene Rechnung abmacht.

Die Gewinnverteilung kann für die verschiedenen Klassen der Fahrzeuge in dem Maße gesondert vorgenommen werden, wie dies die Geschäftsordnung verschreibt.«

Zur näheren Ausführung dieser Satzungen erließ die Genossenschaft eine Geschäftsanweisung von 32 §§, deren wichtigste nachstehend mitgeteilt seien:

»§ 1. Die Genossenschafter sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge ohne Ausnahme — sofern sie sich für den Geschäftsbetrieb der Genossenschaft eignen —, in den Dienst der Genossenschaft zu stellen, und zwar zur freien Verfügung derselben.

§ 2. Keinem Genossenschafter steht das Recht zu, sein Fahrzeug oder seine Fahrzeuge im eigenen Interesse zu verwenden, auch in dem Falle nicht, wenn Reisen nach Wasserstraßen gemacht werden sollen, welche zur Zeit noch nicht zum Geschäftsbereich der Genossenschaft gehören.

§ 5. Ueberschüssiger leerer Kahnraum kann anderen Stationen auf Kosten der Genossenschaft zu beliebiger Verwendung überwiesen werden.

§ 9. Zu den durch Havereien entstehenden Kosten, und zu Hilfslöhnen usw. leistet die Genossenschaft keinen Beitrag, auch in dem Falle nicht, wenn ein Fahrzeug im regelmäßigen Verlauf der Reise fest geworden und zur Flottmachung desselben Dampferhilfe angenommen ist.

§ 10. Die Genossenschafter haften auch für die gesetzlich zu vergütenden Mancos.

Die Fracht für übergeliefertes Gut gebührt der Genossenschaft.

§ 14. Die Löhne für die Schiffsbesatzung trägt die Genossenschaft. Der Anspruch der Genossenschafter auf Zahlung der Löhne erstreckt sich nur auf diejenigen Zeiträume, in welchen die Fahrzeuge wirtschaftlich benützt werden konnten. Mit dem Tage, an welchem ein Fahrzeug in den Winterstand überführt wird, endet der Lohnanspruch. Für die Zeit einer solchen Außerbetriebstellung ist aber für jedes Fahrzeug der 120 Mark betragende Steuermannslohn weiter zu zahlen.

§ 21. Für die Zeit der Reparaturen haben die Genossenschafter — soweit die außer Dienst gestellten Fahrzeuge in Frage kommen und eine Beschädigung im Betriebe nicht vorliegt — keinen Anspruch auf Lohn und auf den von der Genossenschaft erzielten Gewinn.

§ 23. Die Kosten der Versicherung der Fahrzeuge sowie die Kranken-, Unfall-, Invaliditätsversicherungsbeiträge haben die Genossenschafter selbst zu zahlen.

§ 26. Die Genossenschafter dürfen nach Einstellung des Betriebes Reisen auf eigene Kosten nicht machen.«

Aus der Satzung und der Geschäftsanweisung ersieht man, daß die Organisation der Genossenschaft eine sehr straffe und zentralisierte war, und dem fünfgliedrigen Vorstand, der neben Tantieme ein festes Jahresgehalt bezog, weitgehende Machtbefugnisse eingeräumt waren. Die Genossenschaft trug anfangs deutlich den Stempel einer Kampforganisation (vgl. § 9 der Satzung).

Zur besseren Ausnutzung des ihr unterstellten Kahnraumes errichtete die Genossenschaft längs der ganzen Elbe Befrachtungskontore, die Frachtverträge abschlossen und täglich die Zentrale über Angebot und Nachfrage an den einzelnen Schiffahrtsplätzen unterrichteten und an deren Anordnungen die Schiffseigner gebunden waren.

Die eigentliche konstituierende Versammlung fand am 11. Februar statt, am 14. März erfolgte nochmals eine kleine Statutenänderung und am 1. April 1904 wurde der Betrieb eröffnet. So-

fort mit Auftreten der Genossenschaft auf der Elbe stiegen die damals sehr geringen Frachtsätze an allen Elborten um 8—25%, was jedoch auch zum Teil der zu gleicher Zeit ihre Wirksamkeit aufnehmenden neuen Fusionsgesellschaft der 3 Schiffahrtsgroßbetriebe zugeschrieben werden muß. Die Organisation bewährte sich in jeder Weise. Das zeigte sich hauptsächlich im Herbst 1904, als eine so andauernde Wasserarmut der Elbe eintrat, daß die Schiffahrt fast 2 Monate gänzlich lahm gelegt wurde. Einen solchen Schlag hätte die Privatschiffahrt ohne den genossenschaftlichen Zusammenschluß kaum überstehen können, viele Hundert von Existenzen wären damals zugrunde gegangen. Diese Notlage wurde damals von der Genossenschaft mit gutem Erfolg abgewendet. Es konnten sogar am Ende des Betriebsjahres an jeden Schiffer pro Jahrestonne seines Kahnraumes 3.56 M. zur Auszahlung gebracht werden, was z. B. für einen Schleppkahn von 600 t eine Jahreseinnahme von 2186 M. ausmachte.

Welchen bedeutenden Umfang der Geschäftsbetrieb der P.Sch.T.G. in diesen und dem folgenden Jahre annahm, ist aus Tab. 58 zu ersehen.

Tab. 58.
Betriebsergebnisse der Privatschiffer-Transport-Genossenschaft 1904—1907.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Jahr	Tragfähigkeit der Genossenschaftskähne	Frachtleistung Gewicht	Anteil am Gesamt-Elb-Frachtverkehr	Frachteinnahmen	Betriebsausgaben	Betriebsüberschuß
	t	1000 t	%	1000 M.	1000 M.	1000 M.
1904	438 769	.	.	4 154	2 574	1 572
1905	491 622	3 066	30	6 385	4 250	2 035
1906	443 000	3 146	31	6 260	4 423	1 850
1907	413 166	—	—	—	107	1 859

Daß der einzelne Schiffer aber durch die Genossenschaft nicht vollständig machtlos und entrechtet wurde, kann man daraus ersehen, daß im Frühjahr 1905 die Generalversammlung der Genossen die Leitung gegen deren Willen zwang, schon am 25. Februar mit Zahlung der Steuermannslöhne zu beginnen und von Anfang März an den gesamten Kahnraum in Betrieb zu nehmen, obwohl erst Ende März das eigentliche Frachtgeschäft seinen Anfang nahm.

Im allgemeinen war für die gesamte Elbschiffahrt wie für die P.Sch.T.G. das Jahr 1905 ein recht zufriedenstellendes, da nach längerer Zeit der Not und des heißesten Konkurrenzkampfes zwischen sämtlichen Großunternehmern und der Genossenschaft ein Fracht- und Schleppkartell zustande kam. Mit Recht traute jedoch letztere dem augenblicklichen Frieden nicht. Sie schloß, um sich für ihren bedeutenden Kahnraum die nötige Schleppkraft für alle Fälle zu sichern, mit der »Elbe« ein Sonderabkommen für mehrere Jahre ab und brachte überdies auf Grund des sehr günstigen Angebots der Witwe eines früheren Schiffseigners 1008 Stück Aktien der »Deutsch-Oesterreichischen« in ihren Besitz, wodurch sie die Majorität in der Generalversammlung dieser Gesellschaft erlangte und somit deren Schleppkraft sich sicherte.

Diese letztere Maßnahme kam der Genossenschaft sehr zu statten, als nach günstigem Geschäftsabschluß 1905 — es gelangten 1,125 Pfg. pro Tagestonne (4.10 M. pro Jahrestonne) zur Verteilung — im Frühjahr 1906 das Kartell gekündigt wurde, und noch einmal ein sehr heißer Konkurrenzkampf zwischen der »Vereinigten« und der P.Sch.T.G. entbrannte. Doch genügte die der Genossenschaft vertraglich zur Verfügung stehende Schleppkraft nicht für ihren Kahnraum, sodaß ihr, zumal im Herbst während der Hauptgeschäftsperiode die Bootsleute in Ausstand traten, bei den tiefgesunkenen Frachtsätzen bedeutende Jahreseinnahmen besonders im Berggeschäft entgingen.

Um diesem Zustand ein Ende zu machen trat man Anfang des Jahres 1907 mit den »Vereinigten« auf Grund sehr günstiger Bedingungen in Verhandlungen. Diese führten am 7. Mai zum Abschluß eines Vertrages, durch den die Genossenschaft und die »Vereinigten« unter Leitung der letzteren eine vollständige Betriebsgemeinschaft eingingen. Auf die näheren Bestimmungen des Vertrages wird bei Besprechung der Schiffahrtsvereinigung von 1907—1912 einzugehen sein [1]). Hier sei nur erwähnt, daß sämtliche Rechte und Funktionen der Genossenschaft ihren Mitgliedern gegenüber, auf die »Vereinigten« übergingen, in deren Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands der Genossenschaft als Vertrauensmann eintrat. Die Genossenschaft stellte jede selbständige Geschäftstätigkeit ein. Der Vertrag, der ursprünglich bis 1916 gelten sollte, wurde später auf die Zeit bis Ende 1912 verkürzt. Die Betriebsgemeinschaft trat in ihrem vollen Umfange vertragsweise am 1. Januar 1908

1) Vgl. S. 192.

in Geltung, doch war sie tatsächlich schon während mehrerer Monate des Jahres 1907 in Kraft. Dieses Zusammengehen mit der Großschiffahrt brachte der Genossenschaft, wohl infolge des fast typischen Mißtrauens der Kleinschiffer gegen die großen Gesellschaften, eine nicht unbeträchtliche Einbuße an Mitgliedern, deren Zahl von 891 im Jahre 1906 auf 693 im Jahre 1907, 643 im Jahre 1909 und 570 im Jahre 1913 sank (vgl. Tab. 57). Jedoch ist dazu zu bemerken, daß seit dem Pachtvertrag von 1908 keine neuen Mitglieder mehr aufgenommen wurden, dagegen auch Austritte von Genossen, die das Schiffahrtsgewerbe noch betrieben, nicht stattgefunden haben. Der Abgang ist somit durch Tod, Ausschluß und Aufgabe des Schiffahrtsbetriebes oder Uebernahme von Anteilen durch Genossenschafter, die der Genossenschaft bereits angehörten, zu erklären. Immerhin zählte die Genossenschaft im Jahre 1913 schätzungsweise noch die Hälfte aller an der Elbe beheimateten Privatschiffer zu ihren Mitgliedern. Die finanziellen Ergebnisse waren nicht ungünstig: es wurden 1907 4.50 M., 1908 4.55 M. und 1909 4.50 M. pro Jahrestonne an die Genossen zur Auszahlung gebracht, wobei aber zu beachten ist, daß die Genossen nach den neuen Verträgen die Löhne der Schiffsmannschaft selbst zu bestreiten hatten.

Nach Ablauf des Pachtvertrages mit den »Vereinigten« am 31. Dezember 1912, hat die Genossenschaft bisher einen selbständigen eigenen Betrieb noch nicht wieder aufgenommen, ohne sich jedoch des satzungsmäßigen Rechtes, denselben später wieder einzurichten, begeben zu haben. Es herrschte während des Jahres 1913 eine sehr günstige Geschäftslage, sodaß alle Schiffer günstige Frachten fanden. Kommen jedoch wieder ungünstige Zeiten, so wird voraussichtlich die Genossenschaft zum Wohle der Privatschiffer ihren zentralisierten Betrieb wieder aufnehmen. Ueber die jetzige Tätigkeit der Genossenschaft geben folgende Paragraphen der neuesten Geschäftsanweisung der Genossenschaft Auskunft:

§ 1. Der gemeinschaftliche Geschäftsbetrieb soll — abgesehen von der Beteiligung an anderen Schiffahrtsunternehmungen — bis auf weiteres durch Vermittlung von Frachtgeschäften für die einzelnen für ihre eigene Rechnung fahrenden Mitglieder ausgeübt werden.

§ 2. Die Vermittlung der Frachtgeschäfte für die Mitglieder erfolgt durch die Genossenschaft bez. deren Vertreter. Eine Verpflichtung, sich dieser Vermittlung zu bedienen, besteht für die Mitglieder jedoch nicht.

§ 3. Auf den verschiedenen Stationen wird seitens der Genossenschaft ein

Meldebuch geführt, in welches die Mitglieder in der Reihenfolge ihrer Ladebereitschaft eingetragen werden; die Abgabe der Fahrzeuge zur Beladung erfolgt tunlichst in der Reihenfolge der Eintragungen.

Weigert sich ein Mitglied, an dem die Reihe ist, die ihm zur Verschiffung angebotenen Güter zur Tagesfracht einzuladen, so wird sein Name in der Meldeliste gelöscht, und es steht ihm frei, sich anderweit Ladung zu suchen.

Auf Wunsch kann sein Name in der Meldeliste an letzter Stelle wieder vorgemerkt werden.

Hat ein in der Meldeliste vorgemerktes Mitglied ohne Vermittlung der Genossenschaft eine Reise abgemacht, so hat es dies an der Meldestelle, bei der es eingetragen ist, unverzüglich zu melden, damit sein Name in der Meldeliste gestrichen werden kann.

§ 4. Zur Deckung der durch die Vermittlung der Frachtgeschäfte entstehenden Unkosten haben die Mitglieder an die Genossenschaft bez. für diese an das von der Genossenschaft mit Vermittlung von Frachtgeschäften betraute Schiffahrtsunternehmen eine Maklergebühr von 1 % des Frachtbetrages zu entrichten.

§ 5. Im übrigen sind die Mitglieder in bezug auf die Ausführung der Transporte als selbständige Unternehmer, also als unabhängig von der Genossenschaft zu betrachten.

In der P.Sch.T.G. war endlich nach langer Mühe eine zweckmäßige Organisation für einen großen Teil der Kleinschiffahrt gefunden worden, die zwar in ihrem Gedeihen, wie jede derartige Organisation, gute und weniger günstige Zeitabschnitte aufweisen wird, die aber in absehbarer Zeit kaum wieder einmal gänzlich verschwinden wird, weil sie eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist. Auch für die Elbschiffahrt gilt die Erfahrung, die man auf vielen anderen Gebieten des Wirtschaftslebens gemacht hat, daß Gewerbe, die für die Volkswirtschaft notwendig sind, aber scharf um ihre Existenz zu kämpfen haben, nur durch genossenschaftlichen Zusammenschluß sich lebensfähig erhalten und zu einem Machtfaktor des modernen Wirtschaftslebens gestalten können. Es ist nur notwendig, daß sich stets energische und weitschauende Kräfte für die Leitung der Genossenschaft finden, um die im Elbschiffahrtsgewerbe vorhandenen Gegensätze und Sonderinteressen zu überwinden und zu unterdrücken.

II. Kapitel.

Die Kartellbestrebungen in der Großschiffahrt.

1. Wesen der Kartelle.

Die Verbindungen und Vereinigungen der Betriebe in der Großschiffahrt sind nach Konstruktion und Zweck von denjenigen in der Kleinschiffahrt wesentlich verschieden. Die Organisierung

der Beteiligten ist hier bedeutend leichter und infolgedessen auch häufiger anzutreffen, weil in der Großschiffahrt in einem Kartell viel weniger Einzelbetriebe vorhanden sind, mit denen zu verhandeln ist.

Es hat daher in der Elbschiffahrt eine große Anzahl der verschiedensten Vereinigungen und Kartelle während der letzten 40 Jahre gegeben, die ihr Wirkungsfeld bald auf ganz eng umgrenzte Gebiete eines Schiffahrtsgeschäftes beschränkten, bald es so erweiterten, daß sie einer einheitlichen Betriebsgemeinschaft sich stark näherten oder auch zu einer solchen wurden.

Die natürliche Voraussetzung der Schiffahrt, der Wasserweg, ist frei und nicht an das monopolverleihende Recht des Eigentums oder Besitzes einzelner Unternehmer gebunden. Daher liegt es in der Natur der Schiffahrt, daß in ihr Kartelle, die alle Beteiligten umfassen, fast unmöglich, jedenfalls viel schwerer durchzuführen sind, als in mancher anderen Gewerbeart. Denn hier ist die Aufnahme eines Betriebes, sowie das Eingehenlassen eines solchen ein viel einfacheres, leichteres Unterfangen als auf vielen anderen Wirtschaftsgebieten, z. B. etwa in der Kohlenproduktion, bei der die Anlage einer Zeche ein kostspieliges und langwieriges Unternehmen ist, das zudem noch an einen festen bestimmten Produktionsort gebunden ist; daher ist die Zahl derartiger Betriebe und Unternehmer viel weniger schwankend und eine bedeutend sicherere als in der Schiffahrt.

Hierzu kommen noch bei letzterer die zahlreichen, unter sich verschiedenen und sich oft gegenseitig sich bekämpfenden Interessen und Ziele, die bei der Ausübung der Schiffahrt verfolgt werden. Hier steht auf der einen Seite der gewerbsmäßige Klein- oder Großschiffer, dem die Schiffahrt selbständiger Endzweck bei seinem Streben nach Unterhalt und Gewinn ist. Ihm tritt der Kaufmann und der industrielle Unternehmer gegenüber, der die Schiffahrt nur als Transportmittel für seine Waren, Rohprodukte und Erzeugnisse ansieht, mit deren Hilfe er den Marktwert zu erhöhen sucht. Und zwischen beiden steht als dritte Interessentengruppe der Spediteur und Frachtspekulant, dem die Schiffahrt nur das Mittel zu dem Zwecke ist, durch Vermittlung des Verkehrs zwischen Schiffer und Befrachter sich Verdienst zu verschaffen. Er ist der natürliche Gegner des gewerbsmäßigen Schiffers, weil er diesen um einen Teil desjenigen Preises und Wertes zu bringen sucht, den seine Arbeit auf dem freien Markte der Volkswirtschaft besitzt, und der als angemesse-

ner Lohn seiner Arbeit von anderen Gliedern der Volkswirtschaft ihm zugebilligt wird.

So lassen sich denn auch die Kartelle in der Elbschiffahrt von verschiedenen Gesichtspunkten aus betrachten und gruppieren. Einmal haben sie sich unterschieden nach den Gegnern, gegen die sie gerichtet waren. Im allgemeinen kann man sagen, daß für die Großbetriebe in der Regel die Großbetriebe selbst mit ihrem dauernden gegenseitigen Unterbieten die ärgsten Feinde gewesen sind, und daß sich hiergegen die meisten Vereinigungen richteten, die durch vertragliche Vereinbarungen die sie alle schädigende, keinem aber nützende Konkurrenz auszuschalten suchten. Doch geschah dies meist dadurch, daß man sich geschlossen gegen einen einzelnen Dritten wendete, der bisher aus den ungesunden Konkurrenzverhältnissen Nutzen gezogen hatte; so z. B. gegen die Kleinschiffer, wenn sich die Großbetriebe über gleichmäßige Berechnungsmethoden für Fracht- und Schlepplöhne, über gleiche Schleppbedingungen usw. einigten. Andererseits sind auch zahlreiche Kartelle gegen die Frachtkundschaft gerichtet gewesen, der man seinen einheitlichen Willen z. B. über Verfrachtungs-, Lösch- oder Lagerbedingungen, über Haftung für Naturereignisse und ähnliches aufzwingen wollte.

Nach der Form haben die Kartelle die mannigfaltigsten Verschiedenheiten aufgewiesen, je nachdem sie nur unverbindliche Verabredungen ohne Zwang zur Durchführung des Vereinbarten darstellten, oder in vertraglichen Abmachungen mit rechtlichem Verwirklichungsanspruch bestanden. Bei letzterer Form lag die Ausführung und Anwendung der Kartellbestimmungen entweder den einzelnen Betrieben oder Unternehmungen selbst jedoch unter Ueberwachung einer oberinstanzlichen Kontrollstelle ob, oder aber man schuf eine beschränkte Betriebsgemeinschaft der Vertragschließenden, deren Leitung in der Hand eines eigenen Organs ruhte, dessen Anordnungen die Einzelunternehmungen sich fügen mußten. Letztere stellt die straffste Form der Vereinigung verschiedener Betriebe dar.

Nach ihrem Geltungsgebiete lassen sich die Elbschiffahrtskartelle, entsprechend dem Charakter der Elbschiffahrt, in Fracht- oder Schleppkartelle, erstere wieder in solche für den Berg- oder Talverkehr oder in Kartelle für besondere Güterarten, z. B. böhmischen Zucker, Getreide oder Petroleum einteilen. Diese Unterscheidung ist um so wichtiger, als es nicht selten vorgekommen

ist, daß die Gesellschaften für einen Teil des Verkehres, z. B. etwa für den Talverkehr Verträge abschlossen, während sie sich zu gleicher Zeit auf anderen Gebieten, z. B. im Bergfracht- und Schleppverkehr, heftig bekämpften.

Schließlich sei noch auf die Verschiedenheit der Zwecke hingewiesen, die bei Bildung von Kartellen bestimmend gewesen sind. Man hat vielfach versucht, die Elbschiffahrt in ihrer Gesamtheit durch Vereinbarungen und Verträge zu stärken und zu fördern, indem man ihr einerseits neue, umfangreiche Gütermengen zuzuführen, andererseits durch zweckmäßige Organisation des Verkehres ihre Leistungen und ihre Konkurrenzfähigkeit zu steigern suchte. Indessen war der Hauptzweck der meisten Vereinbarungen auf der Elbe die Aufbesserung der Frachtmarktpreise, zu welchem Zwecke man die verschiedensten Mittel ergriffen hat. Eines der häufigsten bestand in der Beeinflussung des Marktes durch Regulierung des Kahnraumangebotes, in dem man entweder durch eine vertragsmäßige, gleichmäßige Verteilung der vorhandenen Gütermengen jedem der Vertragschließenden einen Anteil am Gewinn zu verschaffen suchte, oder indem man den überzähligen und deshalb preisdrückenden Kahnraum vom Markte abzog, ihn entweder an anderem Orte zu beschäftigen suchte oder ihn zeitweise ganz außer Betrieb setzte. Wunderbar ist, daß niemals eine Bestimmung in die Kartellverträge aufgenommen worden oder wenigstens eine solche nicht bekannt geworden ist, welche die Mitglieder verpflichtete, ihren Kahnraum während eines bestimmten Zeitraumes nicht zu vermehren. Hierdurch würde das Grundübel der Elbschiffahrt an der Wurzel erfaßt worden sein, wie früher ausführlich dargelegt worden ist. In dieser Beziehung ist viel von den Privatschiffern gesündigt worden und wird noch heute gesündigt; aber auch die Großbetriebe sind nicht von dem Vorwurf frei zu sprechen, daß sie ohne wirtschaftliche Notwendigkeit, nur aus augenblicklicher Macht- und Konkurrenzpolitik heraus, ihren Kahnraum oft in übertriebener Weise vermehrt haben.

2. Die Kartelle bis zum Jahre 1903.

Die 70er Jahre sind verhältnismäßig arm an Vereinigungen und Verbindungen unter den Schiffahrts-Großbetrieben. Der Grund hierfür liegt in erster Linie in der geringen Zahl von Betrieben, zwischen denen Kartelle hätten zustande kommen können.

Bestand doch damals im strengen Sinne nur ein einziges Unternehmen, das wir nach unserem heutigen Maßstab als Großbetrieb ansprechen würden: die Ketten-Schleppschiffahrts-Gesellschaft der Oberelbe. Die anderen Gesellschaften wie die »Prager Dampf- und Segel-Schiffahrts-Gesellschaft«, die »Vereinigte Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompagnie«, und die »Elb-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« waren Unternehmen zweiter Größe und von untergeordneter Bedeutung. Aber es lag auch kein dringendes Bedürfnis für Kartellbildungen bei der Elbschiffahrt vor. Die Einzelunternehmungen hatten ihre besonderen Verkehrsgebiete und besondere Geschäftszweige, bei deren Ausübung sie nur selten miteinander in Kollision kamen. Sie strebten selten mit gleichen Mitteln nach gleichen wirtschaftlichen Zielen, weshalb ein friedliches Nebeneinanderarbeiten ohne vertragsmäßige Beschränkung möglich, ja selbstverständlich war. Denn wo keine Kollision der Mittel und Ziele vorhanden, dort ist auch ein Kartell nicht möglich.

So beschränkten sich die Verträge nur auf eine geringe Zahl. Im Jahre 1876 trat zum erstenmal die »Kette« mit der »Elbschiffahrts-Gesellschaft«, der »Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Kompagnie« und einzelnen Privatschleppschifffahrts-Unternehmungen zwecks gemeinsamer Verteilung der Schleppaufträge von Hamburg nach den Bergstationen in Verbindung. Es sollte eine gemeinsame Meldestelle für den abzuschleppenden Kahnraum gebildet werden, die diesen nach einem gewissen Schema an die Gesellschaften verteilen sollte. Man wollte dadurch das Unterbieten der Schleppunternehmer gegenüber der Schleppkundschaft vermeiden. Die Verhandlungen scheiterten aber an der Weigerung der »Vereinigten Hamburg-Magdeburger-Dampfschiffahrts-Kompagnie«, die Gleichberechtigung der »Kette« auch für die Strecke Hamburg-Magdeburg anzuerkennen, auf der die »Kette« bisher noch nicht tätig gewesen war. Infolgedessen gründete die »Kette« in demselben Jahre ein eigenes Verfrachtungskontor in Hamburg und trat dem »Verband Oberelbischer Schiffer« bei[1]). Zugleich aber setzte die »Kette« die Einigungsverhandlungen nunmehr allein mit der »Frachtschiffahrts-Gesellschaft« fort mit dem Resultat, daß letztere ihr Frachtkontor in Hamburg mit dem neuen der »Kette« vereinigte und mit ihrem Schiffspark von 23 Schleppkähnen und 2 Raddampfern dem

1) Vgl. S. 105 f.

»Verbande Oberelbischer Schiffer« beitrat. Jede von beiden Parteien konnte mit diesem Ergebnis zufrieden sein. Die Frachtschiffahrts-Gesellschaft behielt ihre vollständige Selbständigkeit und ihre freie Erwerbstätigkeit. Nach wie vor flossen die Frachtlöhne der von ihren Schleppkähnen transportierten Frachtgüter in ihre Kasse und nicht minder erhielt sie den vollen Verdienst ihrer Schleppdampfer. Sie verpflichtete sich nur, ihre Frachtgüter im Hamburger Bergverkehr ausschließlich von dem gemeinsamen Frachtbureau zu den von diesem abgeschlossenen Frachtsätzen sich überweisen zu lassen und auch alle fremden Schleppkähne, die von dem Kontor beladen worden waren, zu einem bestimmten, den Frachtsätzen angeglichenen Vorzugsschleppsatz, und zwar bei Ueberangebot unter Bevorzugung vor anderen Schleppaufträgen, abzuschleppen. Dafür verpflichtete sich die »Kette«, die Kähne der »Frachtschiffahrts-Gesellschaft« von Magdeburg aus mit ihren Kettenschleppschiffen zu einem Vorzugstarif weiter bergwärts zu ziehen. Das Hamburger Frachtkontor wurde paritätisch aus Angestellten der beiden Vertragschließenden zusammengesetzt. Dieses Vertragsverhältnis arbeitete zur vollsten Zufriedenheit beider Parteien und führte zu einer so innigen gegenseitigen Annäherung, daß, als im folgenden Jahre 1877 die V.H.M.D.K. versuchte, durch sehr günstige Angebote, die »Frachtschiffahrts-Gesellschaft« der »Kette« abspenstig zu machen und vertraglich sich selbst anzugliedern, die beiden bisherigen Vertrags-Gesellschaften sich entschlossen, sich vollständig zu vereinigen, indem die »Kette« im September 1877 die »Frachtschifffahrts-Gesellschaft« ankaufte. Somit endete dieses erste Frachtschiffahrts-Kartell mit einer Verschmelzung der Vertragschließenden.

Die günstigen Erfahrungen, die die »Kette« mit diesem ersten Versuche gemacht hatte, veranlaßte sie, auf dem eingeschlagenen Wege weiter zu schreiten und neue Vertragsabschlüsse mit anderen Gesellschaften herbeizuführen. Ihre Bemühungen blieben jedoch anfangs erfolglos, bis im Jahre 1879 zwischen ihr und der »Elb-Dampfschiffahrts-Gesellschaft« ein Vertrag zustande kam. Dieser bezog sich jedoch nur auf den Schleppverkehr ab Hamburg und ging dahin, daß man erstens sich zur Erhebung gleicher Schlepplohnsätze verpflichtete, die stets durch gemeinsamen Beschluß festgesetzt werden sollten, und daß zweitens die Schleppaufträge nach einem, dem jeweilig zur Verfügung stehen-

den Schleppdampfermaterial entsprechenden Verhältnis untereinander ausgetauscht werden sollten. Ein gemeinsames Organ der Vereinigung bestand nicht. Ueber die Wirkung dieser Vereinigung spricht sich der schon an anderer Stelle auszugsweise mitgeteilte Jahresbericht der »Kette« vom Jahre 1880 aus [1]). Auch dieses Kartell fand ein vorzeitiges Ende durch die an anderem Ort [2]) geschilderte Betriebsverschmelzung der beiden Gesellschaften im Jahre 1881.

Mit Gründung der »Nord-West« im Jahre 1881 und der »Vereinigten« im Jahre 1884 standen sich plötzlich drei neue kapitalkräftige Unternehmungen auf der Elbe gegenüber, deren Interessen aber nicht mehr unberührt nebeneinander, sondern vielfach sehr stark gegeneinander liefen. Es begann nunmehr die Periode heftigster Konkurrenzkämpfe, die aber zugleich auch wieder einen fruchtbaren Boden abgaben für gegenseitige Vereinbarungen und Kartelle.

Gleich bei der Betriebseröffnung der »Nord-West« hatte diese mit der »Kette« Verhandlungen zwecks Anbahnung einer freundschaftlichen Verständigung angeknüpft. Man einigte sich auch vertragsmäßig auf einzelne Abmachungen, die bestimmte, die Gesamtschiffahrt schädigende, unwürdige Konzessionen an die Verfrachter und Frachtvermittler aus dem im übrigen ungehindert fortdauernden Konkurrenzkampf ausschließen sollten. Auch verständigte man sich über Einführung gleicher Verkehrsnormen und gleichmäßiger Vereinfachungen im Verkehr, sowie über Grundsätze für gegenseitige Aushilfe bei übermäßiger Inanspruchnahme eines der beiden Unternehmen. Diese Abmachungen waren jedoch, obwohl ihre Wirkungen von beiden Parteien als sehr vorteilhaft empfunden wurden, nur von kurzer Dauer. Bei Verhandlungen über ihre Verlängerung und Erweiterung kam es zwischen den beiden Gesellschaften zu starken Meinungsverschiedenheiten, so daß am 12. Mai 1882 alle Vereinbarungen gekündigt und aufgelöst wurden und nunmehr ein schrankenloser, verlustreicher Konkurrenzkampf eintrat.

Nichts bringt aber im wirtschaftlichen Leben die Einzelunternehmungen schneller wieder zusammen, als ein solcher übermäßiger Wettkampf nach einer friedlichen, gewinnbringenden Vertragszeit. Man fühlt zu deutlich den Unterschied in der Geschäftsentwicklung und das Ungesunde dieses Kampfverhältnisses

1) Siehe S. 108. 2) Siehe S. 109.

und findet deshalb meist schnell wieder den Weg zu dem anderen zurück. So auch hier. Schon im Oktober des Jahres 1882 trat man wieder in neue Verhandlungen ein, die im Dezember zum Abschluß eines förmlichen Vertrages führten. Beide Parteien einigten sich darüber, ihre Dienste den Verfrachtern, wie Schiffern nicht unter einem gewissen Minimalfracht- bez. Schlepplohnsatz zur Verfügung zu stellen. Für Uebertretung dieser Vereinbarung wurden Vertragsstrafen festgesetzt.

Die vertragschließenden Gesellschaften hatten jedoch ihre Macht und Stellung in der Schiffahrt überschätzt. Im Frachtgeschäft stand ihnen die an Zahl gewaltig überlegene, unorganisierte Privatschiffahrt gegenüber, deren niedrigen Frachtangeboten gegenüber die Vertragsgesellschaften nur kurze Zeit ihre Minimalsätze behaupten konnten. Es zeigte sich wieder, daß in der Elbschiffahrt Kartellbestimmungen über Minimalfrachtsätze niemals von langer Dauer sind, weil die Höhe der Frachtsätze zu schwankend ist und seit Jahrzehnten schon eine dauernd fallende Tendenz besitzt. Mehr Erfolg hatten die beiden Gesellschaften mit ihren Vereinbarungen im Schleppgeschäft, weil sie hier vorerst noch einer ganz geringen, kaum in Betracht kommenden Konkurrenz gegenüberstanden. Doch scheinen sie ihre Machtstellung mißbraucht und ihre Minimalsätze zu hoch angesetzt, auch ihre Bedingungen für die Schleppkundschaft zu ungünstig gestellt zu haben: denn dieses Kartell wurde die Veranlassung der neuen, aus Kleinschifferkreisen hervorgewachsenen Schleppschiffahrts-Gesellschaft der »Vereinigten«, die, sobald sie auf zwei Schiffen ihre Flagge auf der Elbe zeigte, Mitte des Jahres 1883 das Kartell zur Auflösung wegen Unhaltbarkeit seiner Minimalsatzbestimmungen zwang. Den Vertragsgesellschaften erwuchs daraus ein nicht unbeträchtlicher Einnahmeausfall, denn ihnen hatte die Zeit des gemeinsamen Zusammengehens sehr gute Einnahmen gebracht. Sie schieden in völlig friedlicher Weise von einander.

Nunmehr trat eine längere Pause in den Kartellbildungen ein. Es galt vorerst, das neue Kraftverhältnis der einzelnen Konkurrenten festzustellen und die Anerkennung ihrer Gleichberechtigung bei Vertragsverhandlungen durch Bewährung im wirtschaftlichen Kampfe zu erzwingen. Dies galt vor allem für die neuen Aufkömmlinge gegenüber den beiden älteren Gesellschaften; man schien dies im Jahre 1887 erreicht zu haben.

Dieses Jahr war für die Schiffahrt das zweite einer un-

günstigen Konjunkturperiode. Es war allmählich der Rückschlag aus der unerwartet vorteilhaften Entwicklung der 70er und der ersten Hälfte der 80er Jahre eingetreten, in welcher man infolge dauernd neuen Zuströmens von Frachtgütern zur Elbe den Frachtschiffpark auf allen Seiten der Schiffahrttreibenden sehr stark vermehrt hatte und in der Hoffnung auf weitere gleichgünstige wirtschaftliche Entwicklung auch noch fernerhin steigerte. Als nun etwa seit dem Jahre 1885 die Güterzufuhr zur Elbe etwas nachließ oder vielmehr ihr Wachstum gemäßigtere Formen annahm, erschien bald auf dem Frachtmarkt ein Ueberangebot von Kahnraum, das selbstverständlich die im freien Verkehr nach Angebot und Nachfrage sich bildenden Frachtsätze und indirekt auch die Schlepplohnsätze sehr ungünstig beeinflußte. Am meisten litten unter diesen Zuständen die Schleppgesellschaften, die einmal ihre auf großen Anhang berechnete Schleppkraft oft nicht voll auszunutzen vermochten, anderseits aber auch, wenn sie Anhang erhielten, für ihre Tätigkeit von den Schiffseignern nur einen, den niedrigen Frachtsätzen entsprechend geringen Schlepplohn verlangen konnten. Diesen durch die niedrigen Schleppsätze verursachten Ausfall wollte man nunmehr durch die Masse der Schlepp- und Frachtaufträge wett machen und eine möglichst große Schleppkundschaft durch äußerst vorteilhafte Schleppangebote heranziehen. Ein Mittel, das zu diesem Ziele führen sollte, war das System der sogenannten Hauptfrachten, durch das man mit Privatschiffseignern in ein jährliches festes Vertragsverhältnis trat. Man verpflichtete sie, bei der Bergfahrt sich nur durch Dampfer der Vertragsgesellschaft schleppen zu lassen, und gewährleistete ihnen dafür für je 100 kg von ihnen zu Berg verfrachteter Güter einen für das ganze Jahr gleichmäßig hohen Mindestfrachtsatz. Außerdem ließ man die Frachtgüter dem Schiffer durch die eignen Frachtkontore der Gesellschaft unentgeltlich zustellen, so daß sich dieser nicht um deren Beschaffung bemühen brauchte. Er wußte also, daß er jedesmal, wenn er in einem Hafen, besonders in Hamburg, eine Bergreise antrat, selbst bei der ungünstigsten Frachtmarktlage einen bestimmten, vorher berechenbaren und wegen der Konkurrenz der einzelnen Schleppgesellschaften in der Erlangung von Schleppkundschaft nicht allzu geringen Verdienst haben würde. Somit war das Risiko der Marktpreisschwankungen auf die Schleppgesellschaften abgewälzt. Dieses an sich schon sehr

günstige Vertragsverhältnis wußten die Schiffer für sich noch dadurch besonders vorteilhaft und für die Gesellschaften verlustbringender zu gestalten, daß sie bei günstiger Marktlage, wenn die Frachtsätze höher als die vertragsmäßigen Hauptfrachten standen, sich selbständig um Frachten im Talgeschäft oder in Häfen, die außerhalb der Vertragsbestimmungen lagen, zur Bergfracht nach Gütern umsahen. Sanken aber die Marktpreise der Frachten unter die Vertragshauptfrachten, so strömten sie zu den Vertragshäfen hin, vermehrten dort noch das Kahnangebot, drückten dadurch die Marktfrachtpreise noch mehr herunter, und verlangten nun von ihren Vertragsgesellschaften Ladung zu den vereinbarten höheren Frachtpreisen. Hieraus ergab sich für die Gesellschaften mit ihren Frachtbureaux ein doppelter Nachteil. Denn bei günstiger Frachtmarktlage, während welcher sie den Ueberschuß aus Marktfracht- und Hauptfrachtpreisen für ihre Kassen hätten zurückbehalten können, fehlte es ihnen an Kahnraum ihrer Vertragsschiffer. Sie konnten infolgedessen durch ihre Frachtkontore keine Frachtaufträge zu jenen günstigen Frachtpreisen annehmen und außerdem mangelte es ihren Schleppdampfern an Schleppanhang. Dafür mußten sie dann bei ungünstiger Marktlage den Ausfall aus erhaltenen Marktfrachtpreisen und gezahlten Hauptfrachtpreisen aus ihrer eigenen Kasse an die Vertragsschiffer zahlen.

Diese Einrichtung der Hauptfrachten war ein Auswuchs ungesunder Konkurrenzverhältnisse, und so schlossen sich die »Kette«, die »Nord-West« und die »Vereinigten« im Jahre 1887 zu einem Kartell zusammen, das die Abschaffung dieses Hauptfrachtsystems bezweckte. Außerdem enthielt der Vertrag auch Bestimmungen über Berechnung gleicher, jeweilig nach Bedürfnis zu vereinbarender Schleppsätze und über gleiche Berechnungsmethoden derselben. Die Schleppsätze wurden nämlich nach der Tragfähigkeit der Schleppkähne abgestuft berechnet, und für die Bestimmung und Bemessung dieser Tragfähigkeit hatten sich infolge verschiedener behördlicher Bestimmungen in den einzelnen Staaten sowie in der Hitze des Konkurrenzkampfes verschiedene Vermessungsmethoden herausgebildet. Jede Gesellschaft war, um ihrer Schleppkundschaft möglichst vorteilhafte Offerten machen zu können, bestrebt, die Tragfähigkeit der Schleppkähne ihrer Kundschaft möglichst gering anzusetzen. Auch über diese Vermessung und Tragfähigkeitsberechnung enthielt das Kartell von

1887 bindende Vertragsbestimmungen. Hierdurch wurde der Konkurrenzkampf in der Schleppschiffahrt bedeutend verringert und die Schlepplöhne stiegen, wodurch sich die Einnahmen der Gesellschaften nicht unbeträchtlich hoben. Freilich den Privatschiffseignern war diese Neuregelung der Verhältnisse nicht willkommen, weil sie nun nicht mehr die Vielumworbenen waren, denen man jeden Wunsch erfüllte.

Zugleich mit diesen Schleppkartellen wurde zwischen der »Kette« und der »Nord-West« eine Vereinbarung über gleichmäßige Frachtenberechnungen für bestimmte Güter aus Sachsen und Böhmen in der Talschiffahrt getroffen; dies konnte um so eher geschehen, als außer für Kohlen und Obst in Böhmen und Sachsen für die Frachtgüter kein offener Markt bestand, sondern vielmehr die Frachtsätze durch Verträge mit den Fabrikanten, Produzenten oder Handelsfirmen festgesetzt wurden. Jener Kartellvertrag erstreckte sich vor allem auf Getreide und Zucker.

Diese Einträchtigkeit unter den Gesellschaften war jedoch nur von kurzer Dauer: im Juni 1888 konnte man sich nicht mehr über die Höhe der zu berechnenden Schleppsätze einigen und löste deshalb, nach kaum $^5/_4$jähriger Dauer, das Kartell wieder auf.

Während der 80er Jahre hat die Kartellbewegung in der Elbschiffahrt noch etwas Unsicheres, Tastendes und Versuchendes an sich. Wie überhaupt damals noch die Kartellbildungen in ihren ersten Anfangsstadien waren, so fehlte es vor allem bei der Elbschiffahrt an praktischen Erfahrungen darüber, wie so schwierige Probleme, wie sie die Beeinflussung des freien Frachtmarktes darstellen, auf dem Wege von Verträgen und Verbindung einzelner freier Unternehmungen zu lösen seien. Die ersten Versuche waren nunmehr gemacht und ihre Erfolge waren für den Anfang befriedigend gewesen, nur erwies sich ihre Dauerhaftigkeit als sehr gering. In dieser Richtung hat man in den 90er Jahren neue Lehren gezogen und Erfahrungen gesammelt, die schließlich im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts zu einer annehmbaren, wenn auch noch lange nicht vollkommenen Verwirklichung des Konzentrationsgedankens geführt haben.

Von 1888—1891 fanden keinerlei Verbindungen zwischen den Großbetrieben statt. Erst 1891, als ein sehr ungünstiges Berggeschäft in Hamburg vorlag, verabredeten sich im Herbst die drei großen Gesellschaften wieder untereinander, die Schleppsätze

für leere Fahrzeuge in Hamburg, die in der Regel 50% des Schleppsatzes für beladene Fahrzeuge betrugen, gleichmäßig auf 30% herabzusetzen. Diese Maßregel, die ohne vertragsmäßige Verbindlichkeit für die einzelnen Gesellschaften verabredet und allseitig durchgeführt wurde, ergriffen die Gesellschaften, um das starke Ueberangebot von Kahnraum am Hamburger Markt zu verringern und dadurch die gesunkenen Frachtsätze wieder zu heben. Sie hatte aber nur wenig Erfolg.

Im Herbst desselben Jahres kam auch nach dreijähriger Pause wieder ein Frachtkartell der drei großen Gesellschaften zustande, und zwar für die Talschiffahrt. Die Veranlassung dazu bildete die trostlose Lage der Frachtschiffahrt auf der gesamten Elbe, vor allem aber bei der Hamburger Bergverfrachtung, die für gewöhnlich der gesamten Elbschiffahrt relativ und absolut die meisten Frachtgüter zuweist und deshalb einen ausschlaggebenden Einfluß auf die wirtschaftliche Lage der Elbschiffer ausübt. Im August sanken die Frachtsätze auf dem Frachtmarkt für Massengüter von Hamburg nach Dresden (570 km) auf 25 Pfg. pro 100 kg herab, also 0,44 Pfg. für einen tkm. Dieser Frachtsatz deckte nicht einmal die Betriebskosten für das Schleppen der Güter auf dieser Strecke, geschweige denn, daß er für den Schiffer einen Gewinn abwarf. Unter diesen Verhältnissen (— die übrigens in späteren Jahren noch viel schlimmer geworden sind —) litt die Großschiffahrt in gleicher Weise wie die Kleinschiffahrt und eine Abstellung dieser Zustände war im gemeinsamen Interesse beider. Deshalb schlossen sich die »Kette«, die »Nord-West« und die »Vereinigten« zu einem Kartell zusammen, und zwar suchten sie den Mißständen indirekt zu begegnen. Da sie sich wegen der großen zahlenmäßigen Ueberlegenheit der zersplitterten Kleinschiffahrt am Hamburger Bergfrachtmarkt außer stande fühlten, auf diesen maßgebend und bessernd Einfluß zu gewinnen, so suchten sie wenigstens das auch stark in der Rentabilität herabgesunkene Talgeschäft von Sachsen und Böhmen wieder gewinnbringender zu gestalten und dadurch sich und der Kleinschiffahrt Entschädigung für die Verluste bei den Bergfrachten zu verschaffen. Man hoffte auch, dadurch die Kleinschiffahrt von dem Hamburger Markte abzulenken, auf diese Weise dort das Kahnraumangebot zu verringern und so die Frachtpreise wieder zu heben. Einfluß auf das oberländische Talgeschäft zu gewinnen, mußte den Gesellschaften bedeutend

leichter fallen, als am Hamburger Markte, denn in Böhmen und Sachsen hatten die Gesellschaften von jeher, abgesehen von den böhmischen Kohlenfrachten, die sämtlichen Transporte fast vollständig in ihren Händen. Die Gesellschaften brauchten also nur ihre gegenseitige Konkurrenz einzustellen, um wieder Einfluß auf die Frachtbildung zu gewinnen. Dieses Mittel ergriff man nunmehr in dem neuen Frachtkartelle, welches das dauerhafteste und vielleicht auch wirkungsvollste der rein vertragsmäßigen, jederzeit kündbaren Kartelle in der Elbschiffahrt gewesen ist. Im September 1891 kam ein sofort in Kraft tretender Vertrag für die böhmischen Zuckertransporte zustande, der im Dezember desselben Jahres auch auf andere Güterarten aus Sachsen und Böhmen mit Gültigkeit bis zum 30. Juni 1893 erweitert wurde. In diesem Vertrag verpflichteten sich die Mitglieder zur Berechnung gleichmäßiger Talfrachten für bestimmte Güter. Die Verteilung der von den Gesellschaften zur Elbverfrachtung herangezogenen Güter aus Sachsen und Böhmen sollte »nach Maßgabe der jeder Gesellschaft zur Verfügung stehenden Laderäume« geschehen. Der Gesamtfrachtgüterverkehr wurde also zu bestimmten Quoten an die Gesellschaften zum Transporte verteilt, was dadurch geschah, daß alle Frachtaufträge eine gemeinsame Zentralstelle in Dresden passieren mußten und von dieser an die einzelnen Unternehmungen weiter gegeben wurden. Da aber die Gesellschaften mit ihrem geringen Frachtschiffpark nur zum kleinsten Teile imstande waren, die Aufträge zu erledigen, so wurden dieselben zu gleichhohen Sätzen nach Abzug einer Vermittlungsgebühr an Privatschiffseigner weitergegeben. Diese Neuregelung fand den ungeteilten Beifall nicht nur der beteiligten Großschiffahrt, sondern auch der Kleinschiffer. Sofort nach ihrem Inkrafttreten stiegen die Frachtsätze von Böhmen nach Hamburg um 4—5 Kreuzer, d. i. etwa 20—30 %. Obwohl die ersten Jahre des Kartells in die für die Schiffahrt sehr ungünstigen Jahre 1892 und 93 (Cholera-Epidemie in Hamburg) fielen, so war die Besserung der Verhältnisse eine so deutliche und klar hervortretende, daß das Kartell beim Nahen seines Endtermines von allen Beteiligten sofort auf 3 weitere Jahre erneuert wurde. Auf diese Weise hat es ohne Unterbrechung vom September 1891 bis zum 10. Januar 1896 fortbestanden. Selbst in Handelskreisen fand die Tätigkeit des Kartelles fast allgemeine Anerkennung, denn auch jetzt waren die Talfrachten keine absolut festen. Von den drei Momenten, die bei freier Konkurrenz die

Elbfrachten bestimmen: dem Güterangebot, dem Kahnraumangebot und dem Wasserstand der Elbe, war nur eines in seiner preisbestimmenden Wirkung ausgeschaltet worden, nämlich das freie unter sich konkurrierende Kahnraumangebot; die beiden anderen Faktoren blieben bestehen und bewirkten das Fallen oder Steigen der Frachtsätze.

Während also in der Talschiffahrt von einer gewissen Gesundung der Verhältnisse gesprochen werden konnte, dauerten die ganz unbefriedigenden und gewinnlosen Zustände in der Bergfrachtschiffahrt und ebenso in der Schleppschiffahrt fort. Ende August 1892 einigten sich die drei großen Gesellschaften sogar dahin, die Frachtschiffahrt zu Berg von Hamburg wegen der dort herrschenden Cholera und wegen des ungünstigen Geschäftes auf einen Monat ganz einzustellen. Auch die beiden folgenden Jahre brachten keine Besserung. Im Gegenteil sanken 1894 die Schiffahrts-»Vergütungen« noch unter den bisher bekannten niedrigsten Stand. Da entschloß man sich im Oktober 1894, wieder in Verhandlungen einzutreten, und zwar wurden diese diesmal unter allen auf der Elbe Schleppschiffahrt treibenden Unternehmungen gepflogen. Sie waren langwierig und schwierig, aber schließlich endeten sie am 3. Januar 1895 mit einem ansehnlichen Erfolg des Kartellgedankens. Es gelang unter dem Namen »Elb-Schleppschiffahrts-Vereinigung« das größte und umfassendste Kartell zusammenzubringen, das bis zum Jahre 1907 auf der Elbe zustande gekommen ist, und dem sich sämtliche Elbreedereien anschlossen, die auf der Elbe gewerbmäßig Schlepp schiffahrt betrieben.

Die Vereinigung, die auf drei Jahre geschlossen war, hatte zum Zweck, die Konkurrenz in der Schleppschiffahrt ab Hamburg bergwärts auszuschließen und dadurch die Schlepplöhne zu erhöhen. Es hatten sich, wie gesagt, außer den Gesellschaften auch sämtliche Privatschleppunternehmer ihr angeschlossen. Ihr Schiffspark bestand aus 106 Schlepp- und 17 Eilgutdampfern. Obwohl die Mitglieder nur Schleppschiffahrtsunternehmer waren, versuchten sie ihre Wirksamkeit auch auf das Frachtgeschäft auszudehnen, indem die Vereinigung zum ersten Male den vorteilhaften Gedanken zu verwirklichen suchte, auch die Kleinschiffseigner, die ausschließlich Frachtschiffahrt betrieben und nur Benutzer der Schleppschiffahrt waren, für das Kartell der Großunternehmungen zu interessieren. Bei Gründung der Ver-

einigung ging man von der Ueberzeugung aus, daß das Unterbieten auch der einzelnen Großunternehmungen auf dem Frachtmarkte und vor allem das Termingeschäft bei Frachtabschlüssen, das dem Frachtmarkt ein so außerordentlich unruhiges, nervöses und unberechenbares Gepräge gab und den Gesellschaften oft bedeutende Verluste zufügte, seinen wichtigsten Grund in dem Bestreben und Bedürfnis der Schleppschiffahrtsunternehmungen hat, möglichst viel Schleppanhang für ihre Dampfer zu erhalten. Nunmehr suchte die Schleppschiffahrts-Vereinigung das Uebel unmittelbar an der Wurzel zu fassen, indem sie jede Konkurrenz der Unternehmer in der Bewerbung um Schleppanhang beseitigte. Es wurde nämlich von der »Vereinigung« in Hamburg eine Meldestelle für alle Schiffe errichtet, die von Hamburg bergwärts abgeschleppt werden wollten. Die Zentralstelle gab die Schleppaufträge an die einzelnen Schleppunternehmer weiter und zwar nach Einheitssätzen, die den einzelnen Unternehmen als Beteiligung am Gesamtverkehr in Anlehnung an den Anteil zugesprochen wurde, den sie im Vorjahre 1894 am Gesamtverkehr gehabt hatten. Die Schleppsätze und Schleppbedingungen wurden für die ganze Elbe einheitlich festgesetzt, so daß es also den Schleppkunden gleichgültig sein mußte, von welcher Gesellschaft sie geschleppt wurden.

Außerdem aber mußten auch alle Frachtaufträge, die den einzelnen Schleppunternehmungen von ihren Verfrachtern zugingen, an die zentrale Meldestelle geleitet werden, welche die zu zahlenden Frachtsätze vereinbarte und die Ausführung des Auftrages weiter gab. Zu diesem Zwecke war die Einrichtung getroffen, daß alle Schleppkähne, die von der Vereinigung Bergfracht erhalten wollten, sich, sobald sie zur Neubefrachtung bereit waren, bei der Meldestelle zu melden hatten und in eine Liste eingetragen wurden. In der Reihenfolge der Anmeldungen erfolgte dann auch die Befrachtung. Die Meldestelle stand in gleicher Weise den Schleppkähnen der Privatschiffseigner, wie denen der Gesellschaft zur Verfügung, jedoch wurde in der Berechnung der Frachten zwischen ihnen ein Unterschied gemacht. Die Privatschiffseigner erhielten nämlich nach Zahlung einer geringen Frachtvermittlungsgebühr den vollen Betrag des von der Meldestelle mit dem Verfrachter vereinbarten Frachtpreises. Die Vereinigung stand dafür ein, daß dieser Frachtpreis um mindestens 10 Pfennige pro 100 kg, die für dasselbe Güterquantum zu

zahlenden Schlepplöhne überstieg und somit mindestens dieser Betrag ihnen zur Deckung ihrer Kosten verblieb. Außerdem erwarben sie mit der Benützung der Frachtvermittlung der Vereinigung das Recht, am Ende des Kalenderjahres von letzterer eine Rückvergütung von 5 % der im Laufe des Jahres an sie gezahlten Schlepplöhne zu verlangen. Auf diese Weise suchte man die Privatschiffahrt an dem Bestehen und der starken Benutzung der Schleppschiffahrts-Vereinigung zu interessieren, was auch in vollem Umfange gelang. Die Schiffahrts-Gesellschaften dagegen erhielten die für ihre Schleppdienste gezahlten Schlepplöhne und für durch ihre Schleppkähne bewirkten Frachttransporte die wirklich gezahlten Frachten ohne Garantierung einer bestimmten Höhe. Außerdem mußten sie auch proportional ihre Anteilsquoten am Gesamtverkehr zu den Verwaltungsausgaben und den Unkosten des Kartells beisteuern. Wurde nun zwar durch diese Bedingung und durch die Ausschaltung der freien Konkurrenz die Ausnutzung und Beschäftigung ihrer Schleppkräfte nicht unerheblich eingeschränkt, so wurde dieser Nachteil doch weit in den Schatten gestellt durch die Gewinnerhöhung, welche die Einzelunternehmungen aus der Aufbesserung und Festigung der Schlepplöhne wie aus der Gesundung der Frachtpreise zogen. Die Frachtsätze ab Hamburg betrugen im allgemeinen bei vollschiffigem Wasserstand während des ganzen Jahres nach den verschiedenen Elbstationen im Jahresdurchschnitt 0,95 bis 1,87 Pfg. für 1 tkm. So war man in der Groß- wie in der Kleinschiffahrt mit dem Kartell sehr zufrieden, und auch die Handelskreise standen ihm sympathisch gegenüber, weil die festgesetzten Schlepplöhne und vereinbarten Frachtsätze sich in mäßiger, den Leistungen entsprechender Höhe hielten. Nur einem Teil der Hamburger Spediteure, die aus den Schwankungen der Frachten ihren Vorteil zogen, war die Vereinigung ein Dorn im Auge; er suchte sie zu sprengen, was ihm auch sehr bald gelang.

Als sich nämlich mit Hilfe des Kartells die wirtschaftlichen Verhältnisse während des Jahres 1895 bedeutend gebessert hatten und geregeltere geworden waren, entstanden gegen Ende des Betriebsjahres nicht weniger als drei neue Schleppgesellschaften, welche die günstige Konjunktur auszunutzen und die Politik des Kartelles zu durchkreuzen suchten, indem sie dessen Fracht- und Schleppsätze stets um ein Geringes unterboten und dadurch die

Kundschaft anlockten. So entstand diesmal die neue Konkurrenz nicht wie im Jahre 1883 aus Kreisen der Kleinschiffer, sondern aus Kreisen der Spediteure und privater Verfrachtungsgeschäfte heraus. Gegen das Gebaren dieser neuen Unternehmungen besaß das Kartell kein Mittel, es löste sich daher schon nach einjährigem, erfolgreichen Bestehen am 10. Januar 1896 freiwillig auf. Zugleich kündigte man auch das schon erwähnte Talfrachtkartell zwischen der »Kette«, der »Vereinigten« und der »Nord-West«, um in dem nun ausbrechenden heißen Konkurrenzkampfe völlig freie Hand zu haben.

Die Folgen blieben nicht aus. Die nächsten drei Jahre wurden sehr ungünstige für die Elbschiffahrt; die Gesellschaften arbeiteten im Jahre 1896 teilweise wieder unter dem Selbstkostenpreis. Der Gedanke an die Wiedergewinnung der Einigkeit wurde deshalb nicht aufgegeben. Nach Auflösung der Schleppschiffahrts-Vereinigung war zwischen einzelnen Gruppen der früher an ihr Beteiligten ein freundschaftliches Verständigungsverhältnis bestehen geblieben, das ohne alle feste Form nur auf gegenseitigem Vertrauen beruhte und jederzeit kündbar war, so z. B. zwischen der »Kette« und den »Vereinigten«, zwischen der »Nord-West« und mehreren Privatschleppfirmen usw. Man einigte sich über Einhaltung gleicher Geschäftsgrundsätze. Neben diesen ganz losen Verständigungen aber wurden fortgesetzt insbesondere auf Anregung der »Kette« Verhandlungen mit allen beteiligten Kreisen gepflogen zwecks Anbahnung einer engen Betriebsgemeinschaft. Die Verhandlungen wurden geheim geführt; zweimal, anfangs des Jahres 1897 und anfangs des Jahres 1898 stand man unmittelbar vor einem erfolgreichen Abschluß; aber beide Male scheiterten schließlich die Verhandlungen noch im letzten Augenblicke an der Weigerung oder allzu hohen Forderung eines oder des anderen Unternehmens. Schon damals stand man also kurz vor der Verwirklichung eines großzügigen Fusionsgedankens, der sich aber erst in den Jahren 1903—1907 in die Tat umsetzen sollte.

Eine tatsächliche Annäherung der Gesellschaften und Abschwächung der im Frühjahr mit bisher unbekannter Schärfe aufgetretenen gegenseitigen Konkurrenz gelang erst wieder im August 1898, als zwischen den damals bestehenden 4 großen Gesellschaften »Kette«, »Nord-West«, »Vereinigte« und »Deutsch-Oesterreichische« Verständigungen über ein gemeinsames Vorgehen

bei Festsetzung von Fracht- und Schleppsätzen erreicht wurde. Vor allen Dingen verpflichteten sich diese Gesellschaften gegen Zahlung von Vertragsstrafe sowohl in der Berg- wie in der Talschiffahrt Leistungen nicht unter dem Selbskostenpreis anzubieten oder auszuführen. Dadurch war dem gegenseitigen Unterbieten der Gesellschaften schon eine gewisse Grenze gesetzt und die Konkurrenz vermindert. Das machte sich auch sofort auf dem Frachtmarkt geltend: die Frachten zogen an und infolgedessen konnten auch die Schlepplöhne aufgebessert werden. Neben dieser Vereinbarung über die Höhe der Frachtpreise wurde aber auch den Gesellschaften eine gewisse Zurückhaltung in der Schiffahrt auferlegt, indem einem jeden Unternehmer eine bestimmte feste Quote am Gesamtverkehr zugeteilt wurde. Gingen damit die Gesamtsummen der verschifften Güter und der geschleppten Kähne bei den Einzelunternehmungen etwas zurück, so war dieselbe Bewegung trotzdem nicht bei den erzielten Einnahmen zu finden, da diese vielmehr durch die verbesserte Bezahlung der Leistungen und durch Betriebsersparungen nicht unerheblich aufgebessert wurden. Das Kartell arbeitete zur allgemeinen Zufriedenheit der Beteiligten, so daß es nicht nur ohne Schwierigkeiten für das Jahr 1900 und nach Ablauf desselben für das Jahr 1901 auf der gleichen Grundlage erneuert wurde, sondern auch für das Jahr 1900 die beiden bisher noch außerhalb des Kartells gebliebenen großen Gesellschaften, die »Neue Norddeutsche« und die »Elbe« ihm beitraten, wodurch eine neue Quotenverteilung unter den Mitgliedern notwendig wurde. Allerdings trat die »Elbe« schon am Schluß des Betriebsjahres wieder aus der Vereinigung aus, weil die durch den Betrieb gewonnenen Vorteile ihren Hoffnungen nicht entsprochen hatten.

Die Jahre 1901 und 1902 waren für die Schiffahrt ungünstig, was durch den Mangel an Transportgütern und durch ungenügenden Wasserstand der Elbe hervorgerufen wurde. Wenn es trotzdem den Gesellschaften gelang, aus ihren Betrieben in diesen Jahren befriedigende Gewinne herauszuarbeiten, so war das allein dem Bestehen des Kartells zu verdanken. Denn wenn auch ein weiteres Sinken der Frachten durch die Vereinigung nicht aufgehoben werden konnte, so wurde es doch verlangsamt und auf ihr geringstes Maß beschränkt. Man sah gerade damals ein, daß die Privatschiffseigner mit ihrer zahlenmäßigen Uebermacht doch ein zu wichtiger Faktor auf dem Frachtmarkte waren, als daß

man ihren frachtdrückenden Einfluß selbst bei geschlossenem Vorgehen der Großunternehmungen hätte ausschalten oder auch nur wirksam eindämmen können. Das zeigte sich mit unerbittlicher Deutlichkeit im Frühjahr des Jahres 1902. Die Frachten erreichten einen bisher noch nie dagewesenen Tiefstand. So wurden während des ganzen Juni für Massenfrachten von Hamburg nach Dresden pro 100 kg 21 Pfg. bezahlt, also 0,35 Pfg. für einen tkm, während die Selbstkosten der Gesellschaften für das Schleppen allein auf dieser Strecke etwa 25—27 Pfg. pro 100 kg Ladung betrugen. Unter diesen Umständen konnte das Kartell seinen Zweck nicht mehr erfüllen, und so entschloß man sich im Juli zur Kündigung desselben für den Verkehr zu Berg und im August auch für den Talverkehr. Die Kündigung ging von den «Vereinigten« aus. Es wurden nun während des ganzen Jahres 1902 Verhandlungen geführt, die der Verwirklichung eines großangelegten Planes galten und die Vereinigung sämtlicher Schiffahrtstreibenden auf der Elbe im Auge hatten. Das treibende Element waren die »Vereinigten«.

Bei der neuen Vereinigung sollten alle Schiffahrtstreibenden beteiligt sein, vor allem auch die Privatschiffahrtseigner als vollberechtigte Mitglieder, jedoch sollten nicht wieder vertragsmäßige Vereinbarungen getroffen werden, es war vielmehr eine allgemeine Betriebsgemeinschaft beabsichtigt. Aber gerade die Einbeziehung der Privatschiffahrt in die Verträge stieß auf große Schwierigkeiten; fehlte es doch an einer einheitlichen Organisation derselben oder einer Instanz, durch die man hätte mit ihr verhandeln können. Es mußte daher erst eine solche Organisation geschaffen werden. Die Vorarbeiten dazu schritten nur langsam vorwärts. So gestalteten sich die Verhandlungen sehr schwierig; sie erschienen oftmals ganz hoffnungslos und wurden wiederholt abgebrochen, immer aber wieder aufgenommen. Am 24. Februar 1903 trat man abermals in Berlin zur Verhandlung über eine Schleppschiffahrtsvereinigung ähnlich der des Jahres 1895 zusammen und einigte sich über mehrere bisher noch streitig gewesene Punkte; doch zogen sich die Vorarbeiten noch über den ganzen Sommer hin. Als dann am 27. Oktober abermals sämtliche Elbschleppunternehmer in Berlin zusammentraten, war man überzeugt, daß für das Jahr 1904 ein auf weitgehender Betriebsgemeinschaft beruhendes Schleppkartell zustande kommen würde. Nur über einige nebensächliche Punkte war in den letzten Monaten

des Jahres 1903 eine Einigung noch herbeizuführen. Da trat plötzlich für alle Beteiligten völlig unerwartet ein Ereignis ein, das die gesamte Lage und alle bisherigen Verhandlungsergebnisse umstieß: die Fusion der drei größten Elbschiffahrtsunternehmungen, durch welche die Kräfteverhältnisse auf der Elbe völlig neuartige wurden.

III. Kapitel.

Die Betriebskonzentration der Klein- und Großschiffahrt seit 1903.

Niemand ahnte, daß gleichzeitig mit den in Berlin gepflogenen Verhandlungen zur Zusammenbringung eines Schleppschiffahrtskartelles während des Herbstes 1903 auch in Dresden sehr ernste Besprechungen über eine Betriebsvereinigung der drei größten und ältesten Unternehmungen auf der Elbe, der »Kette«, der »Nord West« und der »Vereinigten« stattfanden, als plötzlich am 17. November die Beschlüsse der Aufsichtsratsversammlungen der drei Gesellschaften bekannt wurden, die am 12. Dezember die Genehmigung der entsprechenden drei Generalversammlungen fanden.

Die Fusionierungsverhandlungen waren unter völliger Geheimhaltung gepflogen worden. Die »Kette« litt schon seit langer Zeit an der Unrentabilität ihrer Dampferbetriebsart. Durch die fortschreitenden staatlichen Regulierungsarbeiten am Elbfahrwasser hatte dasselbe im Laufe der Jahre eine solche Sicherheit und hochgradige Schiffbarkeit in seiner ganzen Ausdehnung erhalten, daß die Kettenschleppschiffahrt, die bei stromschnellen- und untiefenreichem Fahrwasser bedeutende Vorzüge vor den Radschleppdampfern besaß, ihre Rentabilität verlor, und wegen der sehr hohen Erhaltungskosten mit den Raddampfern immer weniger in Wettbewerb treten konnte. Die »Nord-West« dagegen war durch die österreichische Gesetzgebung, vor allem durch die sehr hohen öffentlichen Abgaben gegenüber den deutschen Unternehmungen im Nachteil.

Dem gegenüber befanden sich die »Vereinigten« noch in einer verhältnismäßig günstigen Lage. Trafen für sie schon nicht die oben erwähnten Nachteile der anderen Unternehmungen zu, so kam ihnen noch die ursprüngliche Zusammensetzung ihrer Aktionäre besonders zu statten, die sich vorwiegend aus Klein-

schifferkreisen zusammensetzte. Diese zogen natürlich für das Schleppen ihrer Kähne die Dampfer ihres eigenen Unternehmens denen anderer vor, und so hatten die »Vereinigten« einen gewissen natürlichen Zulauf von Schlepp- und Frachtkundschaft. Aber auch sie litten stark unter dem unbegründeten Mißtrauen weiter Kleinschifferkreise gegen jede größere Schleppgesellschaft, wie es sich am deutlichsten in den wiederholten Neugründungen von Kleinschifferschleppgesellschaften gezeigt hat. Deshalb war man dem Plan der Fusionierung der drei ältesten Unternehmungen nähergetreten.

Während sich die »Kette« und die »Vereinigten« über die Art ihrer Vereinigung bald verständigten, verursachte der Anschluß der »Nord-West« als eines ausländischen Unternehmens große Schwierigkeiten. Von einer vollständigen Betriebsverschmelzung glaubte man absehen zu müssen, weil die Steuerlasten, die ein deutsches Unternehmen hätte tragen müssen, das in Oesterreich mit österreichischen Konzessionen die Schiffahrt ausüben wollte, sehr bedeutende gewesen wären, während etwa das Aufgehen der drei Gesellschaften in eine österreichische Gesellschaft aus demselben Grunde überhaupt nicht in Betracht gezogen werden konnte. So kam man schließlich zu der Lösung, daß die Betriebe der »Kette« und der »Vereinigten« vollständig miteinander verschmolzen werden sollten, während die »Nord-West« formell weiter bestehen bleiben, jedoch mit der neuen Fusionsgesellschaft in eine sehr enge Betriebs- und Interessengemeinschaft treten sollte, indem sie diesen auf 25 Jahre ihr gesamtes Betriebsmaterial pachtweise überließ. War somit äußerlich der »Nord-West« eine Vorzugsstellung eingeräumt, so war dies gleichwohl nur scheinbar und aus steuerpolitischen Gründen geschehen. Tatsächlich ging auch sie in der Fusionsgesellschaft auf, indem letztere nämlich mit der Dresdener Filiale der Deutschen Bank einen Vertrag abschloß, nachdem diese sich verpflichtete, der neuen Gesellschaft von den 10 000 Stück Aktien der »Nord-West« mindestens 5100 Stück zwecks Umtausches zum Kurse von 97 Proz. gegen neue Aktien der Fusionsgesellschaft zu liefern. Dieser Auftrag aber wurde nicht nur voll ausgeführt, sondern es gelang der Bank, der neuen Gesellschaft sogar 9977 Stück Aktien der »Nord-West« zum Umtausch zu verschaffen, so daß heute nur noch 23 »Nord-West« Aktien in fremden Händen sind, die österreichische Gesellschaft also fast vollständig in den

Besitz der deutschen übergegangen ist. Zwischen den beiden Gesellschaften wurde danach ein Pachtvertrag, bis zum Jahre 1930 unkündbar, abgeschlossen, nach welchem die »Nord-West« außer allen Amortisationskosten und Abschreibungen eine 4prozentige Verzinsung ihres Aktienkapitales als Pachtzins zu erhalten hat.

Der Anschluß der »Kette« erfolgte in der Art, daß die neue Fusionsgesellschaft, ebenso wie gegenüber der »Nord-West«, in alle Rechte und Pflichten der alten Gesellschaft eintrat und deren Aktien bis zu einem bestimmten Termin in Aktien der neuen Gesellschaft umtauschte, und zwar alle Aktien im Nennwert von je 1500 M. in neue im Nennwert von 1000 M. Die »Dampf-Schlepp-Schiffahrts-Gesellschaft der Vereinigten Saale- und Elbe-Schiffer« aber änderte ihren Namen in »Vereinigte Elbe-Schiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft« mit dem Sitz in Dresden um und erhöhte ihr Aktienkapital von 3 500 000 M. auf 11 100 000 M. Von den neuen Aktien im Betrage von 7 600 000 M. wurden 4 300 000 M. zum Erwerb der Aktien der »Kette«, der Rest zum Ankauf der »Nord-West«-Aktien verwendet. Die Anleihescheine der »Kette«, von denen noch ein Betrag von 1 309 000 M. im Umlauf war, wurden al pari zurückgezahlt, dagegen für 1 400 000 M. neue Anleihescheine zu 4 Proz. verzinslich und zu 102 rückzahlbar ausgegeben. Finanziert wurde die Fusion durch ein Bankkonsortium, das es auch übernahm, die neuen Aktien an den Börsen zu Berlin, Hamburg, Leipzig und Dresden einzuführen; es bestand aus der Dresdener Filiale der Deutschen Bank, der Kommerz- und Diskontobank in Hamburg, dem Schaaffhausenschen Bankverein und der Bankfirma Philipp Elimeyer in Dresden. Dasselbe erhielt für seine Tätigkeit den Betrag von 170 000 M. Die »Vereinigten Elbe-Schiffahrts-Ges. A.G.« eröffnete den Betrieb am 1. Januar 1904 und verfügten dabei über ein Betriebsmaterial von 58 Radschleppdampfern zu je 250 bis 1200 PS, 19 Eilgutdampfern zu je 170 bis 350 PS, 35 Kettendampfern von je 60 bis 180 PS, 23 Schraubendampfern zu je 40 bis 250 PS, 2 Kanaldampfern, einem Dampfbagger, 7 Dampfbarkassen, 4 Motorbooten, 1 Werkstattschiff, 5 Dampfwinden, 7 fahrbaren Dampfkränen, 262 eisernen Frachtschiffen mit Tragfähigkeit zwischen 272 bis 1198 t, 46 hölzernen Frachtschiffen mit Tragfähigkeit zwischen 200 und 600 t, 165 Leichterschiffen, 14 Lagerschiffen und 565 km Schiffskette; das Personal betrug 2242 Mann.

Hiermit war ein entscheidender Schritt getan, und eine neue

Epoche begann für die Elbschiffahrtsunternehmungen. Fast ein Jahrzehnt hatte man vergeblich versucht dem Rückgang der Rentabilität der Elbschiffahrt und den starken Mißständen der rücksichtslosen Konkurrenz durch losere oder festere Kartelle zu begegnen. Alle diese Kartelle lösten sich nach kurzer Zeit wieder auf, und die Einzelunternehmungen waren in ihrer Isoliertheit wieder zur alten Schwäche und zum Kampf um die Selbsterhaltung verurteilt. Eine Aenderung der unhaltbaren Zustände, durch welche die Elbschiffahrt völlig zugrunde gerichtet werden mußte, war auf dem bisherigen alten Wege nicht zu erwarten. So schritt man jetzt zu einem neuen Mittel, das wohl auch in Zukunft das einzige erfolgreiche bleiben und immer das Ziel aller weitschauenden Unternehmerpolitik in der Elbschiffahrt sein wird: der dauernden untrennbaren Vereinigung der selbständigen Schiffahrtsunternehmungen zu einem einheitlichen Betriebe. Auf diesem Wege, der die Richtschnur aller Schiffahrtspolitik auf Jahrzehnte hinaus bleiben muß, hatte man nunmehr den ersten Schritt getan. Man hatte, wie es begreiflich ist, die Fusionsbewegung bei den bedeutendsten Unternehmungen begonnen. Daß die Schöpfer und Leiter dieser Fusionsverhandlungen sich ein festes weiteres Programm gemacht hatten und dieses entschlossen Schritt vor Schritt durchzuführen suchten, hat die weitere Entwicklung in der Elbschiffahrt bewiesen. Freilich betrat man damit völliges Neuland und hatte viel teures Lehrgeld zu zahlen. Mit Kartellen als dauerndem Besserungsmittel hatte man nunmehr endgültig gebrochen; das Ziel aller Verhandlungen war jetzt die Betriebskonzentration eines immer größeren Teiles der Schiffahrtsunternehmer in einer Hand. Ein noch sehr schwieriges Problem blieb aber noch ungelöst: die Eingliederung der Privatschiffer in die Betriebskonzentration; aber auch darin arbeitete man schon jetzt unermüdlich, wie später gezeigt werden wird.

Das plötzliche und unvermutete Auftreten einer so gewaltigen zentralisierten Macht auf der Elbe erweckte begreiflicherweise in allen Interessentenkreisen große Aufregung. Schon am 1. Dezember 1903 interpellierte im österreichischen Abgeordnetenhaus der Abgeordnete Nowack die Regierung über die Maßnahmen, welche sie gegen die Monopolisierung der Elbschiffahrt zu ergreifen gedenke, und einige Tage später stellte der Vizepräsident des Bundes österreichischer Industrieller den Dringlichkeitsantrag im österreichischen Industrierat, man solle Stellung nehmen

gegen die neue Fusionierung. Aber auch in Deutschland war die Erregung groß. Es tauchten die verschiedensten Pläne auf. So beriet man über die Fusionierung sämtlicher außerhalb der »Vereinigten« stehenden Elbschiffahrtsgesellschaften unter Führung der »Deutsch-Oesterreichischen«, doch sprach sich gegen dieses Projekt die Generalversammlung der »Elbe« aus, indem sie vielmehr ein Kampfkartell zwischen jenen außenstehenden Schiffahrtsgesellschaften und den Kleinschiffern gegen die »Vereinigten« empfahl. In Hamburger und Berliner Handels- und Spediteurkreisen ging man mit Gedanken von Gründungen neuer Elbfrachtschiffahrtsgesellschaften ernstlich um, und die Hamburg-Amerika-Linie trat mit dem Projekt in die Oeffentlichkeit, die Verfrachtung ihrer Güter auf der Elbe bis nach Böhmen selbst in die Hand zu nehmen.

Alle dies Pläne blieben jedoch unausgeführt, und bald trat allmählich wieder Ruhe ein, zumal man einsah, daß die neue Gesellschaft auf der Elbe zwar mächtig aber nicht allmächtig war. Die einzige bleibende und ersprießliche Wirkung, den der Schrecken hervorgebracht hatte, war die lang vergeblich erstrebte Zusammenschließung der Kleinschiffahrt zu einer kraftvollen, straffen, wirtschaftlichen Vereinigung, wie sie die »Privat-Schiffer-Transport-Genossenschaft« darstellte [1]). Diese Organisierung der Privat-Schiffseigner geschah vollständig im Sinne der »Vereinigten«, wenn sie auch anfangs äußerlich im Kampfe gegen diese erfolgte.

So herrschte vorläufig in der Elbschiffahrt Frieden, und, was man vorher getrennt und mit zersplitterten Kräften vergeblich erstrebt hatte, das wurde jetzt nach Konzentration der Kräfte zum Teil erreicht. Das Jahr 1904 war infolge eines ganz abnorm tiefen, seit über 200 Jahren nicht mehr beobachteten Wasserstandes, ein sehr ungünstiges für die Schiffahrt; während des ganzen Sommers, vom 19. Juli bis 22. September, ruhte wegen Wassermangel die Schiffahrt fast vollständig. Das war eine harte Probe für die beiden jungen Organisationen, aber sie bewährten sich in dieser schweren Zeit glänzend. Obwohl große Not in den Kleinschifferkreisen eintrat, und man gern für jeden Preis und zu jeder Bedingung die wenigen möglichen Ladungen an sich gerissen hätte, hielt die P.T.G. ihre Mitglieder straff zusammen und von den Geschäften zurück, so daß die Frachten, die aus-

1) Vgl. S. 159.

bedungen wurden, einigermaßen den Leistungen entsprachen. Die Frachten waren auch im Frühjahr bei günstigem Wasserstande sogleich nach Auftreten der beiden Organisationen auf der Elbe um 8 bis 25 Proz. gestiegen. Diese günstige Wirkung war nur dadurch ermöglicht worden, daß unter den Gesellschaften die Konkurrenz bedeutend herabgemindert wurde und nunmehr Groß- und Kleinschiffahrt gemeinsam zielbewußt und mit dem nötigen Machtaufgebot auf Hochhaltung der Frachten und Schlepplöhne hinarbeiteten. Dieses Nebeneinanderarbeiten verdichtete sich sogar im Jahre 1905 zu einem Frachtkartell, anfänglich nur zwischen der »Elbe« und der »Deutsch-Oesterreichischen« mit der P.T.G., dem jedoch später bald auch die »Vereinigten« beitraten. Man verpflichtete sich zu gemeinsamer Frachtenpolitik und Berechnung gleicher Schlepplöhne; für Frachtpreise nach den einzelnen Orten wurden feste Tarife vereinbart, die jedoch nach dem Wasserstand und folglich der Ladefähigkeit der Kähne abgestuft wurden. Als maßgebend wurde der Wasserstand am Dresdener Pegel festgesetzt. Diese Vereinbarung galt sowohl für die Berg- wie für die Talschiffahrt. In der Beschaffung von Frachtgütern war jeder Partei freie Hand gelassen. Hier herrschte freie Konkurrenz. Nur durfte keine Unterbietung im Frachtpreise stattfinden. Auch für die zum Transport ihrer Frachtgüter von den Gesellschaften beschäftigten Privatschiffseigner wurden je nach Höhe der Frachtpreise feste Anteilsfrachten vereinbart, um sie vor Ausbeutung zu schützen. Für den Hamburger Export nach Oesterreich wurde ein besonderer Vorzugstarif vereinbart, bei dessen Anwendung jedoch den Privatschiffseignern die gleichen Anteilsfrachten wie bei dem Normaltarif gewährt und die dazu nötigen Opfer von den Gesellschaften aus ihren eigenen Schlepplohneinnahmen aufgebracht wurden. Die Höhe der Fracht- und Schleppsätze (bei durchschnittlich ziemlich tiefem meist nicht vollschiffigem Wasserstand betrugen im Jahresdurchschnitt für 1905 für Frachten von Hamburg nach den verschiedenen Elbstationen 0,02—1,09 Pfg. für einen tkm) war von seiten der Schiffahrtstreibenden in mäßigen Grenzen gehalten. Von allen Transportinteressenten, den Hamburger Spediteuren und Verladern, wie dem österreichischen Bund der Industriellen und den Kohlenproduzenten wurde ausdrücklich anerkannt, daß kein Grund zu Klagen oder gar zur Gründung von neuen Schiffahrtsgesellschaften vorliege.

So wurde das Jahr 1905 für die Elbschiffahrt ein sehr günstiges, wie sie seit langem keines mehr genossen hatte, und schon träumte man sich an dem ersehnten Ziele einer wieder rentabel und lebensfähig gewordenen Elbschiffahrt: noch war es aber nicht so weit. Im Februar 1906 kam es infolge von Meinungsverschiedenheiden und Interessengegensätzen zu der Auflösung des Frachtkartelles und es entbrannte nunmehr noch einmal mit aller Heftigkeit der Konkurrenzkampf, der auf allen Seiten mit großer Erbitterung und Machtentfaltung geführt wurde. Die P.T.G. hatte für einen solchen Fall Vorsorge getroffen, damit sie nicht im Bergverkehr für Benutzung der Schleppkraft ihrem stärksten Gegner, der »Vereinigten« bedingungslos ausgeliefert sei: sie hatte sich beizeiten vertragsmäßig die Schleppkraft der »Elbe« und der »Deutsch-Oesterreichischen« zur Bedienung ihrer Kähne gesichert; doch trotzdem standen der Genossenschaft für ihre 900 Kähne nur 23 Schleppdampfer zur Verfügung, die zwar verhüteten, daß sie nur auf die Schleppkraft der »Vereinigten« angewiesen war, aber völlig unzureichend für die Bewältigung ihres Schleppkraftbedarfes waren. Die »Vereinigten« aber nahmen, um sich in Beschaffung ihres Schleppanhanges sowie des für ihre Güter benötigten Kahnraumes von der P.T.G. selbständig zu machen, eine Anleihe von 1 800 000 M. auf, und beschafften sich dafür 50 neue Schleppkähne. Zu demselben Vorgehen veranlaßten sie auch die ihr angegliederte »Nord-West«, die zu diesem Zwecke eine Anleihe von 2 Millionen Kronen aufnahm, eine Maßnahme, die im Augenblick vielleicht zweckmäßig, für die Gesundung der Elbschiffahrt jedoch wenig praktisch und weitschauend war.

So war es natürlich, daß die günstigen Resultate des Vorjahres nicht wieder erzielt werden konnten; es zeigte sich hier wieder, daß die Großschiffahrt oder Kleinschiffahrt für sich isoliert, wenn auch jede noch so stark organisiert ist, zur Besserung der Verhältnisse nicht imstande sind, sondern daß dieses Ziel nur vereint erreicht werden kann. Von dieser Ueberzeugung durchdrungen, traten am Ende des Jahres 1906 die Gegner wieder zur gemeinsamen Verhandlung zusammen. Jedoch erstrebte man nunmehr von seiten der weitblickenderen Verhandlungsteilnehmer keine, auf lose, leicht kündbare Kartelle begründete Vereinigung, sondern man hatte aus der Entwicklung und Erfahrung gelernt, daß dauernde Besserung in der Elbschiffahrt nur eine allgemeine,

fester organisierte Betriebsgemeinschaft von Kleinschiffahrt und Großschiffahrt des ganzen Elbgebietes bringen konnte; so setzte man die im Jahre 1903 mit Entstehung der Fusionsgesellschaft der »Vereinigten«, und der P.G.T. begonnene Politik der einheitlichen Betriebsvereinigung fort. Zur Schaffung eines solchen trustartigen Gebildes führten dann auch endlich am 17. April 1907 in Berlin die Verhandlungen, die von den entsprechenden Generalversammlungen am 23. Mai 1907 genehmigt wurden. Die Führung hierbei hatten die »Vereinigten« übernommen, die aber nur mit sehr starken und tiefgreifenden Konzessionen zugunsten der kleineren und kleinsten Unternehmer deren Anschluß hatte erreichen können, und dadurch für das Wohl der Elbschiffahrt schwere Opfer auf sich nahm; vielleicht waren die Verhältnisse doch noch nicht für eine so starke Betriebskonzentration reif, wie später gezeigt werden wird.

Das Ergebnis der Verhandlungen war folgendes: 1. Die P. T. G. gibt ihren gesamten Schiffspark für eine feste Jahresmiete zur freien Verfügung an die »Vereinigten« ab, verzichtet auf jede eigene, äußere Geschäftstätigkeit und tritt nur noch als Mittelperson zwischen ihren Genossen und den »Vereinigten« auf. Ihre sämtlichen Rechte und Pflichten ihren Genossenschaftern gegenüber sind an die »Vereinigten« übergegangen, deren Anweisungen sich erstere unbedingt zu unterwerfen haben. Als Vertrauensmann tritt ein Mitglied des Vorstandes der P.T.G. in den Aufsichtsrat der »Vereinigten« ein. Die Genossenschaft zahlt an die Genossen während mindestens 10 Monaten des Jahres monatlich postnumerando einen festen Mietpreis für ihren Kahnraum aus, der abgestuft ist nach Tragfähigkeit, Verwendungsfähigkeit und Güte des Fahrzeuges und berechnet wird nach einer festen Tabelle, die zwischen der P.T.G. und den «Vereinigten« vereinbart worden ist; er beträgt durchschnittlich etwa 0,30 M. pro Tag und Tonne. Hierfür hat der Schiffseigner den Lohn für den Schiffsführer und die Schiffsbesatzung sowie alle Reparaturkosten zu bezahlen. Für diejenigen Tage oder längeren Zeitabschnitte jedoch, während deren ein Fahrzeug infolge von besonderen Umständen wie Streiks, Aussperrungen, Haverien, Reparaturen usw. nicht ausgenutzt werden kann, wird seinem Eigentümer keine Vergütung gezahlt, vielmehr werden diese Tage von den Betriebstagen abgezogen. Ebenso ist den Genossenschaftern die vertragsmäßige Vergütung von den »Vereinigten« n i c h t zu zahlen, wenn Aufruhr, eine

Mobilmachung oder ein Krieg des Deutschen Reiches oder Oesterreich-Ungarns in Europa, ebenso, wenn Epidemien, Niedrigwasser oder sonstige Elementarereignisse den gesamten Schiffahrtsbetrieb der »Vereinigten« unmöglich machen. Die Mietpreise müssen erhöht werden, wenn der Lohn für einen Steuermann monatlich 135 M., für einen Deckmann 116 M. übersteigt.

Die Verwaltungskosten der P.T.G. werden sämtlich von der »Vereinigten« bezahlt. Diese ist zur Abnahme von höchstens 425 000 Tonnen Kahnraum von der Genossenschaft verpflichtet, während sie selber ihren Kahnraum während der Vertragszeit nicht um mehr als 15 Proz. des Tonnengehaltes nach dem Stande vom 1. Januar 1908 erhöhen darf. Die »Vereinigte« übernimmt sämtliche Transportkosten, wie Schlepp-, Bugsierlöhne usw., sowie die Kosten des Ent- und Beladens der Schleppkähne. Für den Lohn der Mannschaften sowie für die Beiträge zu sozialen Versicherungen haben die Mitglieder der Genossenschaft selbst aufzukommen; jedoch ersetzt die Gesellschaft ihnen die Reiseunkosten der Schiffsmannschaft zu Beginn und am Schluß der Schiffahrtsperiode von bez. nach ihrem Heimatsorte. Uebersteigt die Betriebsdauer innerhalb eines Jahres 10 Monate, so zahlt die Gesellschaft den Mietpreis für die Kähne nicht an die Genossenschafter selbst, sondern an die Genossenschaft, die den hieraus erzielten etwaigen Jahresgewinn nach Beschluß der Genossenschaftsversammlung verwendet, ev. auch unter die Genossen verteilt. Der Genossenschafter erhält von der Gesellschaft für diese Zeit den Lohn für die Schiffsführer und die Schiffsbesitzer. Die »Vereinigten« übernehmen für die Dauer des Vertrages die 1008 Stück Aktien der »Deutsch-Oesterreichischen« die sich im Besitze der P.T.G. befinden.

2. Die »Vereinigten« erhalten von der »Deutsch-Oesterreichischen« pachtweise deren gesamten Schiffspark und Inventar überlassen und verpflichten sich, außer der vollständigen Erhaltung und Amortisation desselben zur Tragung sämtlicher Geschäftsunkosten der Gesellschaft und zu einer 6prozentigen Verzinsung des Nennwertes ihres Aktienkapitales. Die »Deutsch-Oesterreichische« verzichtet auf jede selbständige gewerbliche Tätigkeit auf der Elbe.

3. Die »Vereinigten« übernehmen ferner den gesamten Schiffspark und das Inventar der „Elbe« pachtweise und verpflichten sich zur Zahlung einer jährlichen Pachtsumme, die außer den

Geschäftskosten und der Amortisation des Betriebsmateriales eine jährlich 8prozentige Dividende auf das Aktienkapital der »Elbe« ermöglicht.

Sämtliche Verträge wurden für die Dauer von 10 Jahren bis zum 31. Dezember 1916 abgeschlossen.

Damit war ein gewaltiger Verband auf der Elbe ins Leben getreten, wie er bisher noch auf keinem deutschen Flusse zu finden gewesen ist. Die »Vereinigten« faßten in ihrem Betriebe allein 123 Dampfer und 1117 Schleppkähne von zusammen 605 556 t Tragfähigkeit. Das Personal betrug 3504 Mann. Es ist begreiflich, daß diesmal die Aufregung noch eine viel größere war als im Jahre 1903; bestand doch nunmehr nur noch die kleine »Neue Norddeutsche« als selbständiger Konkurrent dem Trust gegenüber, und auch ein bedeutender Teil der Kleinschiffahrt war von ihm vollständig abhängig geworden. Von 1782 Schleppkähnen mit einer Tragfähigkeit von 1 051 929 t, die auf der Elbe vorhanden sind, wurden von dem Trust 1117 Kähne (62 %) mit 605 000 t Tragfähigkeit (57,5 %) geleitet.

Tab. 59.

Frachtsätze auf der Elbe 1897—1907.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
	Braunkohlen Aussig-Magdeburg pro t in Pf.			Massengut Hamburg-Magdeburg pro t in Pf.		
Jahr	Höchster Frachtsatz	Niedrigster Frachtsatz	Mittlerer Frachtsatz (nach Wochennotierung)	Höchster Frachtsatz	Niedrigster Frachtsatz	Mittlerer Frachtsatz (nach Wochennotierung)
1897	208	91	128	370	180	267
1898	388	73	166	575	145	270
1899	159	82	117	440	160	236
1901	260	160	215	410	220	278
1902	320	160	280	370	100	181
1903	300	160	188	280	115	177
Mittel aus den 6 Jahren .	259	121	166	408	153	235
1905	290	200	235	290	200	235
1906	380	200	256	380	200	256
1907	300	240	276	300	241	276
Mittel aus den 3 Jahren .	323	213	256	323	213	256

Wie dieser mächtige Zusammenschluß auf dem Frachtenmarkt und somit auf die Verdienstverhältnisse sämtlicher auch

der dem Trust nicht angeschlossenen Schiffahrttreibenden gewirkt hat, ersieht man aus den Angaben der Tabelle 59, in der die Jahresminimal-, Maximal- und Durchschnittsfrachten der letzten Jahre von 1897—1907 angegeben sind. Bei den Aussiger Kohlenfrachten weist das Jahresmittel von 1895—1907 eine Steigerung von 54% gegenüber dem aus den Jahren 1897—1903 auf, und im Hamburger Bergfrachtverkehr für dieselben Zeitperioden eine Steigerung von 9%. Diese Ergebnisse müssen als höchstbefriedigend bezeichnet werden. Es war nun endlich nach Jahrzehnten gelungen, den größten Teil der Elbschiffahrt zu einigen und diesen größten Teil unbedingt nur von einem Willen abhängig zu machen. Es war das schwierige Problem gelöst, Großschiffahrt und Kleinschiffahrt zu einem unterschiedslosen Ganzen zusammenzufügen, und zwar in einer Form, die unbedingt anerkannte, daß das Kleinschiffergewerbe auf der Elbe notwendig und existenzberechtigt ist, und daß es als gleichwertiger, ebenbürtiger Partner den Großschiffahrtsunternehmungen gegenüber besteht; Großschiffahrt und Kleinschiffahrt können ohne einander nichts Bedeutsames und Entscheidendes auf der Elbe leisten. Auch hatte man endlich begonnen durch die Vertragsbestimmungen zwischen den »Vereinigten« und der P.T.G. das ungesunde und unsinnige Vermehren des schwimmenden Kahnraumes vertraglich einzudämmen. Freilich, um hier eine tiefgreifende Besserung zu erreichen, war der Konzern der »Vereinigten« noch zu schwach, und waren die Außenseiter noch zu stark und in ihrer Konkurrenz noch zu leidenschaftlich.

Die Organisationsformen des Konzerns werden voraussichtlich in Zukunft das, wenn auch verbesserungsfähige Vorbild für weitere Konzentrationsbestrebungen auf der Elbe und vielleicht auch auf anderen Wasserstraßen bleiben. Die »Vereinigten« dachten sich von Anfang an ihre Tätigkeit und Frachtpolitik so, daß sie je nach Stand des Güterangebotes und je nach dem Wasserstand ihren ganzen Kahnraum schwimmen und direkt nach den Hafenorten des Bedarfes dirigieren, oder ihn zu einem größeren oder geringeren Teil außer Betrieb setzen würden, um dadurch den Frachtensatz stets auf einer gleichmäßig gesunden Höhe zu erhalten, die einerseits der Gesellschaft und den außenstehenden Kleinschiffern eine entsprechende Verzinsung ihres Kapitales und den landesüblichen Gewinn sichern, andererseits aber die Elbschiffahrt unbedingt konkurrenzfähig mit der Eisenbahn erhalten

sollte. Dieser Gedanke war vernünftig und durchführbar, und hätte der Elbschiffahrt wieder zu einer gewissen Blüte verhelfen können. Die »Vereinigten« gingen aber, als sie den gepachteten Gesellschaften so bedeutsame Renten zusicherten, und diese schon durch Verbilligung der gesamten Verwaltungsunkosten wieder hereinzubringen hofften, bei ihren Kalkulationen von einer Voraussetzung aus, die nicht eintraf. Sie rechneten nämlich für den größten Teil der Pachtperiode mit gesunden Normaljahren im Elbverkehr und in den Elbwasserständen, wie sie in den letzten Jahren vor dem Kartell von 1905—1907 gewesen waren. Diese Voraussetzung aber traf nicht ein, und das wurde den Konzernen verhängnisvoll, wie später gezeigt werden wird. Die Jahre 1908 bis 1912 bilden eine recht ungünstige, unnormale Schiffahrtsperiode, sowohl für die Elbe wie auch für die meisten anderen deutschen Wasserstraßen und zumal das Jahr 1911 mit seiner ganz ungewöhnlichen Trockenheit und seinem Wasserstand im Jahresdurchschnitt von minus 124 cm am Dresdner Pegel, der die Schiffahrt fast während 3 Monate und teilweise gerade während der sonst regsten und ertragreichsten Schiffahrtsperiode völlig lahm legte, stellte einen Wasserstand dar, wie er seit mehr als 200 Jahren auf der Elbe nicht beobachtet worden ist. Diesen Umständen waren die »Vereinigten« mit ihrem vielleicht allzu großen Optimismus, den sie bei den Vertragsabschlüssen gezeigt haben, nicht gewachsen.

Die Panik über das neue Riesenunternehmen führte im September 1907 zur Gründung einer neuen Elbschiffahrts-Gesellschaft, der »Neuen Deutsch-Böhmischen« mit einem Aktienkapital von 3 Millionen Mark, die aber dem Konzern anfangs nicht sehr empfindliche Konkurrenz machen konnte, und bald bestrebt war, sich mit der »Vereinigten« zu verständigen.

Ein viel gefährlicherer Feind erwuchs den »Vereinigten« dagegen in ihrem eigenen Innern. Sie hatten ihre Macht allzu teuer erkauft und den Pachtgesellschaften zu günstige Angebote machen müssen. Das ist sofort zu erkennen, wenn man die Dividenden in Betracht zieht, die in den Jahren 1908—1912 von der Hauptgesellschaft den Pachtgesellschaften gezahlt worden sind. (Siehe Tab. 60, S. 197.)

Diese Tabelle ergibt einen schreienden Gegensatz zwischen denen, die nur verzehren und nicht das geringste Risiko auf sich genommen haben und denen, die arbeiten und alles wagen.

Tab. 60.

Dividenden der Pachtgesellschaften der »Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften«.

1. Gesellschaft	2. 1908	3. 1909	4. 1910	5. 1911	6. 1912
»Nord-West«	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %
»Deutsch-Oesterreichische«	6 %	6 %	6 %	6 %	6 %
»Elbe«	8 %	8 %	8 %	10 %	8 %
»Vereinigte Elbschiffahrts-Gesellschaften«. . . .	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %

Hier Wandel zu schaffen, bot sich den »Vereinigten« wider Erwarten sehr bald eine äußerst günstige Gelegenheit. Anfangs des Jahres 1909 stellte es sich nämlich anläßlich der Weigerung eines Privatschiffseigners, den Weisungen der »Vereinigten« nachzukommen, heraus, daß sich infolge einer Lücke sowohl in dem Genossenschaftsvertrag, wie in dem Pachtvertrag der P.T.G. mit den »Vereinigten« unter gewissen Umständen sämtliche Privatschiffer der Genossenschaft rechtlich einwandfrei weigern konnten, ihren Vertragspflichten gegenüber den »Vereinigten« nachzukommen. Als dies durch ein Reichsgerichtsurteil bestätigt worden war, wagten die »Vereinigten« mit nicht geringem Risiko für den Bestand des Trustes den Schritt, sämtliche im Jahre 1907 von ihr abgeschlossene Verträge für ungültig zu erklären. Bei den Verhandlungen über Abänderung der Verträge setzten es die »Vereinigten« durch, daß die von ihr der P.T.G. zu zahlenden Pachtsummen verringert und die Dauer der Verträge mit sämtlichen Kontrahenten auf die Zeit bis zum 31. Dezember 1912 abgekürzt wurde. Diese Herabsetzung der Pachtsumme, die 5 % der Gesamtjahres-Bruttoeinnahme betrug, und für die »Vereinigten« eine Ausgabenminderung von 250 000 M. bedeutete, entsprach auch den stark gedrückten wirtschaftlichen Verhältnissen der Jahre 1908 und 1909 in der Elbschiffahrt, die auf einem deutlichen, relativen Rückgang der Frachtgüter besonders im Talverkehr von Böhmen aus beruhten, jedoch immer noch nicht denen der kommenden Jahre gleich kamen, die noch schlechter als die Jahre 1908 und 1909 werden sollten. Der Güterrückgang infolge des Konjunkturtiefstandes und seiner Nachwehen wurde im Jahresbericht der »Vereinigten« für das Jahr 1908 für den Gesamtelbeverkehr auf 2 Millionen Tonnen geschätzt.

Diesem Rückgang suchte die Trustgesellschaft auch dadurch

zu begegnen, daß sie einen Teil ihres Schiffsparkes, und zwar den ältesten, während eines Teiles des Betriebsjahres still legte und dadurch die Betriebskosten zu verringern suchte. Die Verringerung konnte freilich, wie schon gesagt, nicht wesentlich sein, wenn die Pachtgesellschaft für ihr (still liegendes) Kahnmaterial, ganz gleichgültig, ob es beschäftigt ist oder nicht, einen so hohen Mietpreis zahlen muß, wie es nur bei voller und lohnender Beschäftigung desselben verdient werden kann. Denn immer noch zahlten die »Vereinigten« an die P.T.G. den einheitlichen festen und hohen Satz von 11 M. für je eine Jahrestonne Kahnraum. Eine volle Ausnutzung der neuen Betriebsstärke war der Gesellschaft nicht möglich und sie schloß daher das Jahr einschließlich 753 000 M. Abschreibungen mit einem Verlust von 661 000 M. ab, der aus dem Reservefond gedeckt wurde. Das Jahr 1909 war für die gesamte Schiffahrt an sich kein günstiges (da der Wasserstand fast das ganze Jahr hindurch Vollschiffigkeit aufwies, machte sich die Ueberproduktion des Kahnraumes durch starke Konkurrenz der Außenseiter und folglich durch niedrige Frachtsätze sehr fühlbar), doch gelang es den »Vereinigten« doch einen Reingewinn von 130 000 M. herauszuwirtschaften und ein Prozent Dividende zu verteilen. Das Jahr 1910 wies wirtschaftlich für die Elbschiffahrt die gleichen Verhältnisse auf wie das Jahr vorher, und schloß für die Gesellschaft trotz nicht unbedeutender Mehrleistung, besonders im Schleppgeschäft einschließlich 748 000 M. Abschreibungen mit einem Verlust von 923 000 M., der bis zur Höhe von 134 000 M. einem Reservefond entnommen werden konnte.

Alle diese ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse wurden aber noch übertroffen im Jahr 1911, das für die gesamte Elbschiffahrt fast den Charakter einer Katastrophe annahm. Hiezu kam noch, daß einerseits infolge eines Streikes die Löhne der Schiffermannschaften im Frühjahr hatten erhöht werden müssen, und daß andererseits im Herbst, infolge der ermäßigten agrarischen Notstandstarife der preußischen Eisenbahn der Elbschiffahrt bedeutende und sonst lohnende Frachten an Futter und Düngemitteln entzogen wurden. So kam es, daß alle Elbschiffahrtsgesellschaften mit Verlusten in diesem Jahre abschlossen und für die abseits vom Konzern stehenden Privatschiffer allenthalben behördliche und charitative Hilfsmaßnahmen eingeleitet werden mußten.

Dieses Jahr mußte die »Vereinigten« mit ihrem großen Kahnpark empfindlich treffen. Freilich gelang es ihnen, wegen der abnormen Verhältnisse für einen Teil des Jahres das Pachtverhältnis mit der P.T.G. aufzuheben und dadurch um ein Geringes ihre schweren Pachtverbindlichkeiten zu erleichtern. Trotzdem aber schloß das Jahr einschließlich 757 000 M. Abschreibungen mit einem Verluste von 979 000 M. ab, der zusammen mit dem Verlustsaldo des Vorjahres eine ungedeckte Gesamtverlustsumme von 1 667 000 M. bildete. Ende des Jahres 1911 kündigten deshalb die »Vereinigten« sämtliche Pachtverträge des Jahres 1907 für den 31. Dezember 1912.

Das Jahr 1912 gestaltete sich an sich etwas günstiger, brachte jedoch durch den englischen Kohlenarbeiterstreik im Berggeschäft ab Hamburg und später im Herbst durch die alten sowie neueingeführten Notstandtarife der preußischen Eisenbahn zur Bekämpfung der Fleischteuerung bedeutende Transportausfälle. Der letztere Umstand allein verursachte den »Vereinigten« gegen das Jahr 1910 einen Ladungsgüterausfall von 200 000 t. So konnten auch in diesem Jahre die »Vereinigten« trotz einer Steigerung der gefahrenen Tonnenkilometer von 2345 Millionen tkm im Jahre 1910 auf 2420 Millionen tkm im Jahre 1912 ihre gesamten Betriebsmittel nicht voll ausnutzen. Sie schlossen das Jahr bei 795 000 M. Abschreibungen mit einem Reingewinn von 15 638 M. ab, der freilich als ein Nichts von dem Verlustsaldo des Vorjahres verschlungen wurde. Mit dem 31. Dezember 1912 wurde die Gesellschaft endlich von den ihr so lästig gewordenen Pachtverträgen frei. Damit erreichte der erste starke Versuch, den größten Teil der Elbschiffahrt in einer Hand zu vereinigen, sein Ende. Aber er wird nicht der letzte gewesen sein, sondern nur eine Periode des Lernens und Vorbereitens auf Neues eingeleitet haben.

Schon während des Jahres 1911 hatten die »Vereinigten« mit neuen Vertragsverhandlungen begonnen, die sich auch auf noch außerhalb ihres Konzernes stehende Unternehmungen, zum Beispiel auf die »Neue Deutsch-Böhmische« bezogen. Dieselben führten wenigstens rücksichtlich der bisherigen Konzerngesellschaften zu dem Erfolge, daß mit Auflösung des alten Konzernes sofort neue Verträge für diese Gesellschaften in Kraft traten, die ein freundschaftliches Nebeneinanderarbeiten für die Zukunft sicherten.

Auf Grund hiervon gestalteten sich die Verhältnisse am 1. Januar 1913 folgendermaßen: Alle früheren Kartellverträge wurden aufgehoben, so daß die bisher gepachteten Gesellschaften ihren Geschäftsbetrieb wieder aufnehmen konnten. Die »Deutsch-Oesterreichische« und die »Elbe« verlegten den Sitz ihrer Unternehmung wieder nach Magdeburg, und die »Vereinigten« gaben der P.T.G. ihre 1008 Stück Aktien der »Deutsch-Oesterreichischen« zurück. Die »Deutsch-Oesterreichische« schloß mit der »Elbe« einen bis Ende 1914 laufenden Pachtvertrag ab, auf Grund dessen diese ihren gesamten Schiffspark von 9 großen Radschleppdampfern nebst Hafenflotte für eine jährliche Pachtsumme von 100 000 M. überließ. Dadurch erhielt die »Deutsch-Oesterreichische« an Betriebsmitteln insgesamt 26 große Radschleppdampfer, 9 Bugsierdampfer, 35 Schleppkähne und 17 Lagerkähne. Dieses Unternehmen, von dessen Aktien die Mehrzahl in den Händen der Privatschiffergenossenschaft sich befindet, ging mit den »Vereinigten«, deren eigene Betriebsmittel aus 41 Radschleppdampfern, 18 Eilfrachtdampfern, 29 Kettendampfern und 354 Schleppkähnen sowie einer reichlichen Hafenflotte besteht, einen ebenfalls bis Ende 1914 laufenden Vertrag ein. Dieser lautete dahin, daß in Beziehung auf das Frachtgeschäft im Bergverkehr ab Hamburg, Harburg, Altona und Lübeck gleiche Frachtsätze eingehalten werden sollen, während für das gesamte Schleppgeschäft dergestalt eine Betriebsgemeinschaft vereinbart worden ist, daß alle Schleppeinnahmen der beiden Kontrahenten in eine gemeinsame Kasse fließen, die Betriebsausgaben aus dieser bestritten werden, und der Ueberschuß nach vereinbarten Quoten an die beiden Gesellschaften verteilt wird. Ferner hat mit diesen beiden Gesellschaften die Privatschiffergenossenschaft für das Frachtgeschäft einen Vertrag abgeschlossen, durch den ihren Genossenschaftern ein Beladungsvorrecht durch die Frachtkontore der Gesellschaft vor anderen Privatschiffern eingeräumt ist.

Hiernach sind die Mitglieder des ehemaligen Konzernes auch nach dessen Auflösung in enger gegenseitiger Fühlung geblieben und sehen den heutigen Zustand, wie die einheitliche, kurze Dauer der jetzt bestehenden Verträge erkennen läßt, nur als ein Interimistikum an. Es soll offenbar in der Zwischenzeit versucht werden, die beiden Großunternehmungen und die 2—3 Privatunternehmungen, die an den Konzernen von 1907—1912 nicht

beteiligt waren, und dessen Politik durchkreuzt haben, für einen neuen Konzern zu gewinnen, ein Plan, dessen Verwirklichung für absehbare Zeit nicht aussichtslos sein dürfte, und der endlich zu einer Gesundung im Elbschiffahrtsgewerbe führen könnte, ohne daß er für die Volkswirtschaft durch eine monopolistische Vergewaltigungspolitik gefährlich werden könnte. Denn die Elbschiffahrt steht immer unter der preisbestimmenden Konkurrenz der Eisenbahn.

Literatur.

Sympher, Der Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen im Jahre 1875—1900. Zeitschr. f. Binnenschiffahrt.

Heubach, Verkehrsentwicklung auf Wasserstraßen und Eisenbahnen im Elbe-Oder-Gebiet während des Zeitraumes von 1882—1895.

Wittenberg, Binnenschiffahrt und Konjunktur.

Seibt, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen.

Kurt Fischer, Eine Studie über die Elbschiffahrt in den letzten hundert Jahren. Jena 1907.

Karl Doerschuk, Genossenschaften der Binnenschiffahrt, Heidelberg 1910.

Schiffahrtskalender für das Elbegebiet Jahrg. 1887—1913.

Jubiläumsschrift des Konzessionierten Sächsischen Schiffer-Vereines. 1895.

Jahresbericht der »Kette«, Deutsche Dampfschiffahrts-Ges. Jahrg. 1870—1903.

Jahresbericht der »Oesterreichischen Nord-West-Dampfschiffahrts-Ges.« Jahrg. 1881 bis 1913.

Jahresbericht der »Dampfschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Schiffer« Jahrg. 1884 bis 1893.

Jahresbericht der »Dampfschiffahrts-Gesellschaft Vereinigter Saale- und Elbeschiffer« Jahrg. 1894—1903.

Jahresbericht der »Vereinigten Elb-Schiffahrts-Gesellschaften« Jahrg. 1904—1913.

Jahresbericht der »Deutsch-Oesterreichischen Dampfschiffahrts-Ges.« Jahrg. 1896 bis 1912.

Jahresbericht der »Elbe-Dampfschiffahrts-Akt.-Ges.« Jahrg. 1899—1912.

Jahresbericht der »Neuen Deutsch-böhmischen Dampfschiffahrts-Ges.« Jahrg. 1907 bis 1912.

Verwaltungsbericht der »Privatschiffer-Transport-Genossenschaft« Jahrg. 1904—1912.

Bericht über Geschäftsgang von Handel, Industrie und Schiffahrt der Handelskammer zu Magdeburg Jahrg. 1865—1912.

Bericht des Vorstandes der Dresdner Kaufmannschaft Jahrg. 1880—1912.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt Jahrg. 1893—1913.

Speditions- und Schiffahrts-Zeitung Jahrg. 1892—1903.

»Das Schiff«, Zentralblatt für die gesamten Interessen der deutschen Schiffahrt, Jahrg. 1895—1913.

Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 22, 35, 39 usw.

»Hamburgs Handel und Schiffahrt«, zusammengestellt vom Handelsstatischen Bureau Jahrg. 1872—1911.

Ferner zahlreiche Artikel aus den verschiedenen Tageszeitungen, vor allem aus der »Magdeburger Zeitung«, »Dresdner Anzeiger«, »Dresdner Nachrichten«, »Leipziger Neueste Nachrichten«.

Lebenslauf.

Ich, Erich Pleißner, wurde geboren am 20. April 1889 zu Dresden als Sohn des Rechtsanwaltes und Notars Justizrats Dr. Reinhold Georg Pleißner und seiner Ehefrau Helene geb. Hundrich. Ich bin evangelisch-lutherischer Konfession. Meinen Schulunterricht genoß ich von Ostern 1896 bis Ostern 1899 auf der Mochmannschen Erziehungsanstalt in Dresden und von Ostern 1899 bis Ostern 1908 auf dem humanistischen Vitzthumschen Gymnasium in Dresden, das ich Ostern 1908 mit dem Reifezeugnis verließ. Ich genügte meiner militärischen Dienstpflicht vom 1. April 1908 bis 31. März 1909 im 2. Königl. Sächs. Grenadierregiment Nr. 101 in Dresden, und widmete mich darauf dem Studium der Nationalökonomie und der Rechte nacheinander an den Universitäten zu Kiel, Freiburg i. B., München und seit Sommersemester 1911 Leipzig. Ich besuchte die Vorlesungen von folgenden Professoren: Harms, Weyl, Schloßmann, Wedemeyer, v. Schulze-Gävernitz, v. Rohland, Richard Schmidt, Gmelin, Bumke, Brentano, Lotz, Bonn, G. v. Mayr, Sinzheimer, Hecker, v. Birkmeyer, v. Amira, Gareis, Bücher, Eulenburg, Ferd. Schmid, Seeliger, Binding, Wach, Mitteis, Strohal, Sohm, O. Mayer, Ehrenberg, Häpe und Beer. Sommersemester 1913 legte ich meine erste juristische Staatsprüfung ab und bestand am 26. Juni 1913 die mündliche juristische Doktorprüfung in Leipzig; doch habe ich noch keine schriftliche juristische Doktorarbeit eingereicht. Seit Sommersemester 1911 war ich Mitglied der Vereinigten staatswissenschaftlichen Seminare von Geheimrat Bücher, nachdem ich vorher in den Seminaren von Prof. v. Schulze-Gävernitz-Freiburg, Prof. Bonn und Lotz-München gearbeitet hatte.